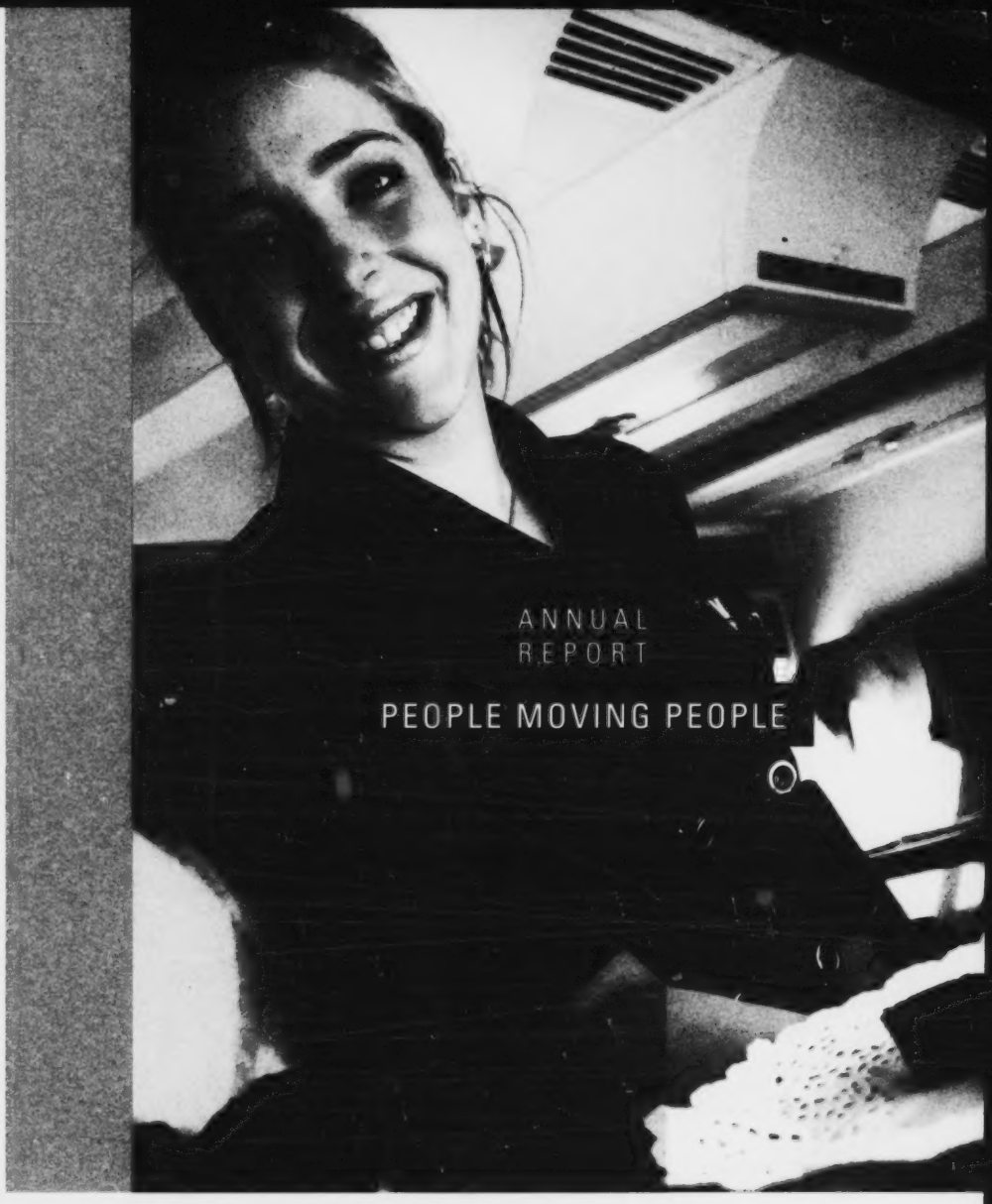


ANNUAL REPORT

PEOPLE MOVING PEOPLE

VIA Rail Canada

LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

The Honourable Lawrence Cannon
Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2006.

Donald A. Wright
Chairman of the Board

Table of Contents

The Year at a Glance	**1**
Corporate Overview	**2**
Message from the Chairman	**4**
Message from the President	**6**
The Year in Review	**8**
Moving Forward in 2006	**8**
Responding to Change	**10**
Aligning resources with the customer	12
Building strong customer relationships	13
New sales strategies and tools	14
Enhanced services	15
Listening to customers in the Corridor	16
Responsible Management	**18**
Aligning people, talents, and goals	19
Controlling costs	20
Managing the fleet	22
Creating a risk-smart culture	23
A Responsible Service	**24**
Responding to communities	26
Ensuring safety and security	27
An environmentally responsible passenger service	28
A partner in the global community	29
Corporate Governance	**30**
Management Discussion and Analysis	**31**
Consolidated Financial Statements	**36**

100%

2007-03945/

The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2006 with comparative data for the years 2002 to 2005. They exclude the financial results of the variable interest entity.

	2006	2005	2004	2003	2002
Key financial indicators					
Total revenue	**297.1**	289.8	258.7	250.3	270.8
Cash operating expenses[1]	**475.5**	465.7	443.8	431.4	424.2
Operating deficit[1]	**178.4**	175.9	185.1	181.1	153.4
Capital expenditures	**14.5**	21.2	20.2	77.4	98.4
Government funding:					
Operating	**169.0**	169.0	177.4	181.1	153.7
Capital	**0.0**	0.7	20.2	82.4	103.4
Total Government funding[2]	**169.0**	169.7	197.6	263.5	257.1
Key operating statistics[3]					
Revenue/Cash operating expenses ratio[1]	**62.8**	62.4	58.8	58.5	64.5
Total passengers carried	**4,091**	4,097	3,887	3,789	3,981
Total passenger-miles	**874**	888	851	857	948
Government operating funding per passenger-mile	**19.3**	19.0	20.8	21.1	16.2
Yield	**30.3**	28.6	28.0	26.8	26.6
Train-miles operated	**6,665**	6,740	6,771	6,780	6,770
Car-miles operated	**47,625**	48,614	48,396	48,682	48,262
Average passenger load factor	**55**	55	53	53	57
Average number of passenger-miles per train-mile	**131**	132	126	126	140
On-time performance	**84**	81	70	73	84
Number of employees at year-end	**3,003**	3,059	3,027	3,051	3,054

1. Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.
2. Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of $23.9 million in 2006, $27.4 million in 2005 and $7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of $5.0 million in 2001, 2002 and 2003.
3. Key operating statistics are unaudited.

Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide safe, efficient and environmentally responsible passenger rail service from coast to coast. We operate up to 492 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried almost 4.1 million passengers in 2006.

OUR VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

OUR MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

OUR VALUES

Customer Focus
We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

Respect
We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

Passion
We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic, and environmental development of Canada.

OUR SERVICES

In Western Canada, we provide year-round, all-weather intercity transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian*® provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

In the Quebec City-Windsor corridor, our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

In Eastern Canada, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*™ class service during the peak season. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspe Peninsula.

In rural and remote areas, we operate services designated by the government to meet regional transportation needs.

Message from the Chairman

VIA Rail retained its position as a Canadian leader in passenger transportation in 2006, combining responsible management of its resources with efficient, responsive service to customers and communities across the country.

This success is especially impressive given the budgetary constraints of the Corporation. With discussions regarding capital and operating funding ongoing, VIA entered the year in a difficult position – facing a highly competitive and unstable travel market, rising costs, and a projected funding shortfall.

By refining its focus on the customer, the Corporation responded quickly to changing travel patterns and markets with innovative services and marketing – maintaining and slightly improving on the revenue gains achieved in 2005. Prudent management of resources and new entrepreneurial initiatives helped to contain rising costs, keeping cost recovery on an upward trend. Together, strong revenues and efficient cost management allowed VIA to complete the year within the limits of available funding. This is in itself no small achievement.

At the same time, VIA maintained a high quality of service to Canadians. On-time performance improved, despite aging equipment and infrastructure. Customer satisfaction ratings remain the highest in the industry. And VIA Rail continues to enjoy a corporate reputation as one of the most trusted transportation companies in Canada.[1]

The Board of Directors recognizes that this success would have been impossible without the loyalty and support of VIA's customers, the communities VIA serves, and VIA's people, who demonstrate their dedication to Canada's national passenger rail service every day.

Although I joined VIA Rail's Board late in the year, the quality of VIA's people became evident very quickly. To everyone at VIA, I offer my appreciation and congratulations for a job well done in 2006.

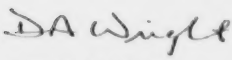
I must also commend the members of the Board for their dedicated work on behalf of passenger rail in Canada. We share a commitment to demonstrate integrity in providing oversight of the Corporation, and foresight in managing the strategic direction of the national passenger rail service.

1 Leger and Leger Corporate Reputation Study, 2006

To this end, I am pleased that the Board adopted a clearly articulated code of ethics for Directors in 2006, and I fully support our continued efforts to refine Board operations through an examination of best practices in corporate governance. The Board joins me in welcoming and supporting the renewed emphasis on transparency and integrity for Crown corporations set out in the *Accountability Act*, which received Royal assent in December 2006.

A responsibly managed passenger rail service, responding to the changing needs of Canadian travellers, plays an important role in the social, economic and environmental development of Canada. VIA is working with the Government of Canada to clarify that role for the future, to develop a long-term vision for the service, and to assess the funding requirements to achieve that vision.

Encouraged by excellent working relationships between the Corporation and the Departments of Transport and Finance, the Treasury Board, and other agencies, I am confident that a realistic and sustainable vision will ensure the continued success of Canada's national passenger rail service.



Donald A. Wright
Chairman of the Board

Message from the President

The core of VIA's business strategy – and the heart and soul of VIA as a corporation – is our customer focus. Our success as a customer-intimate organization depends on listening to, understanding and anticipating passenger needs, developing a service that meets those needs, and then going a step further to deliver a service that exceeds all expectations.

Our goal is to grow our base of loyal customers, and to make every customer an advocate for choosing passenger rail.

This central focus on the customer builds on what sets rail apart in the marketplace, and our single most important competitive advantage: the way we treat the people who travel with us. And since many of VIA's traditional markets have seen little growth for several years, this focus was the key to meeting the challenges of 2006. By keeping the customer at the centre of everything we do, we succeeded in increasing revenues, productivity and cost-recovery. We also managed limited resources to considerably reduce a projected funding shortfall, all while providing a service that remains responsive to changing needs.

Early in the year we completed a major realignment of the Corporation, to better reflect what we need to do to succeed. This new organization aligns all activities, resources and people which affect customer service into a single branch, to deliver a consistent, high-value travel experience to our customers. At the same time, it aligns all operational activities to ensure the best possible support of that customer experience.

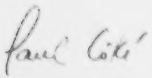
In 2006 we improved our cross-functional approach and communications throughout the Corporation, and developed new tools to identify and respond to customer needs. We developed new marketing and sales strategies to attract more customers, and to provide better access to our services. We further refined our existing services, such as the *Easterly* class to Halifax, and prepared to meet emerging market needs with new services like the Snow Train Express. We also launched a complete review of services throughout the Quebec City-Windsor corridor, to identify future needs and market opportunities.

And we continued to refine our focus on the talents and expertise of our people, with better ways to recognize and celebrate performance on the job, better ways to identify the skills we need, and better opportunities for training and career advancement.

As a result, we held on to the record ridership levels achieved in 2005, and once again we improved our yield – the revenue earned per passenger-mile. We reduced the funding gap, despite steadily rising operating costs that are outside of our control. And we raised customer satisfaction ratings to 98 per cent. In fact, the proportion of customers who say we not only satisfied but exceeded their expectations has climbed from 32 per cent in 2000 to 40 per cent in 2006.

The results, as always, are a credit to the people of VIA Rail, who made a tremendous effort to keep passenger rail moving forward in 2006. They have made VIA a recognized leader in passenger service excellence in Canada.

Their extraordinary talent – their creativity, innovation, and integrity – are the key to meeting the challenges we face as we continue to move forward. Together, we are building a Corporation in touch with the customer, aligned with the changing marketplace, and ready for the future.



Paul Côté
President and Chief Executive Officer

The Year in Review

MOVING FORWARD IN 2006

VIA has a strong track record managing Canada's passenger rail service. Between 1990 and 2006, the Corporation reduced operating funding requirements for the service by 59 per cent, while absorbing cost increases over the period. This reduction was achieved through vigorous revenue growth (up 108 per cent), and rigorous control of operating costs (down 14 per cent). The cost to the public for operating passenger rail has dropped significantly, and the quality of service across the country has improved.

Like many other businesses, VIA has faced new challenges in recent years, including increased operating expenses, particularly fuel. Some of these challenges have been more specific to passenger rail, including shifts in travel markets and demand, and rising costs resulting from aging equipment and infrastructure.

In 2005 VIA launched *Moving Forward*, a new business strategy to meet these challenges. The results were dramatic: VIA carried a record number of passengers during the year, and achieved a record increase in revenues. This plan will be reviewed in 2007.

Moving Forward makes the customer the cornerstone of VIA's mission, vision and values, and defines six key corporate goals for the Corporation. These goals provide a customer-focused framework for managing VIA's people and resources, adapting to new realities in the marketplace, and responding to the customers and communities VIA serves.

MOVING FORWARD – CORPORATE GOALS

> Safety
We will provide a safe and secure environment for our customers, ourselves and the general public.

> People
We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision and to VIA's business success.

> Service
We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

> Growth
We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

> Entrepreneurship
We will become increasingly self-sufficient by continually improving productivity and increasing the revenue/cost ratio on all train services.

> Environment
We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner, while contributing to Canada's commitment to the Kyoto accord.

Moving forward

Responding to Change

Canadian travel markets, and the travel industry as a whole, have changed in recent years. During the 1990s markets expanded rapidly, and VIA matched or exceeded that growth every year. In 2003 a number of uncontrollable events, including SARS, the war in Iraq, and the depreciation of the U.S. dollar, had a negative effect on travel markets. While domestic markets are in a recovery period and are now returning to 2002 levels, financial pressures have caused a number of bankruptcies, major restructuring and consolidations of services throughout the industry.

At the same time, travel patterns changed, with increased competition from other countries as destinations for international travel, a drop in overall travel into Canada from the U.S., and declines in long-distance travel in favour of shorter trips. Customer purchasing patterns have also changed, largely as a result of online technologies. Consumers continue to shift away from making purchases through traditional travel intermediaries, in favour of web-based tools which offer convenient, personalized travel planning and booking options.

VIA performed well during this period. Following a year-over-year drop in revenues in 2003, the Corporation responded quickly to shifts in the marketplace, with growth in both revenues and ridership. Despite intense competition, VIA maintained its performance in 2006. This was accomplished by continually refining marketing strategies and tools to acquire new passengers and build customer loyalty, all while identifying opportunities to provide enhanced, value-added services in key markets.

ALIGNING RESOURCES WITH THE CUSTOMER

In February of 2006, VIA restructured its organization to bring its resources more precisely in line with the core focus of meeting our customers' needs and exceeding their expectations. The new Customer function clearly identifies responsibilities and activities that contribute directly to the customer experience. A unified Operations branch brings new energy to the drive for operational excellence – aligning all resources involved in running passenger trains, including train operations, maintenance, safety and security.

The new Customer function integrates the process of developing and delivering services to VIA's customers, from market research, product and service design, sales and marketing, through to service delivery on board trains, in VIA's stations, in telephone sales offices and on the web. With more direct links between customer expectations, product development and service delivery, VIA has sharpened its business focus – and is better able to ensure consistency between what the customer expects, and what the customer actually experiences.

While the new structure clarifies roles and accountabilities for related activities, VIA continues to emphasize the value of cross-functional teams – working groups which bring together people from different departments and functions.

VIA first introduced the concept of cross-functional teams in 2001, when four regional service teams became responsible for VIA's operations in the East, the West, Southwestern Ontario, and the area east of Toronto to Quebec City. These teams are responsible for all results related to the services and products they manage, including cost-recovery, on-time performance and customer satisfaction ratings. They provide a foundation for the collaboration and teamwork necessary in a passenger service, and because of their proximity to their markets they are able to anticipate the needs and exceed the expectations of customers.

Moving Forward
> Customer Focus
We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

The cross-functional approach embodied in service teams is also vitally important when managing issues which cut across organizational boundaries, and require collaboration between all parts of the Corporation. In addition to the four service teams, there are 14 cross-functional teams at VIA today, including two created in 2006 – the Accessibility Review Committee and the Risk Management Committee. These groups bring together the perspectives and skills necessary to identify problems and opportunities, explore solutions and new ideas, and take action quickly – with a clear understanding of the impact their decisions will have on the customer.

BUILDING STRONG CUSTOMER RELATIONSHIPS

VIA's customer reward program, VIA Préférence, celebrated its 10th anniversary in 2006. Designed to build customer loyalty, the program allows members to accumulate points toward free train travel, as well as periodic special offers. VIA Préférence has close to half a million members and is still growing steadily.

With customer loyalty becoming a key focus for the Corporation, VIA is building on VIA Préférence to strengthen and manage its relationship with customers. In November, VIA launched the first phase of a new customer profile technology using information from the VIA Préférence customer database, as well as information gathered through RESERVIA, VIA's online booking system. The technology gives telephone and counter sales agents instant access to customer information when making a booking – helping them to understand individual customers' needs, and provide a more personalized service, such as offering products tailored to individual travel habits and preferences. VIA's sales agents were also given extensive technology upgrades and improved network and telecommunications services in 2006, allowing them to respond to customers more quickly and efficiently.

Moving Forward

> Service

We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

Customer profile technology is part of a corporate strategy designed to help VIA become a customer-intimate organization – an organization that builds a more human bond with customers and strives to understand and respond to the specific needs of individual customers.

On a broader scale, this is a major focus of the new Customer function, integrating all aspects of service design, marketing and delivery to provide customers with a consistent, unique and high-value travel experience. Efforts to attract, train and develop people with the right talents – VIA's core competencies as a customer-focused organization – are vital to this approach, and key to maintaining and strengthening relationships with customers.

NEW SALES STRATEGIES AND TOOLS

With limited opportunities to expand under currently defined network and service levels, VIA must depend on increased sales – particularly sales of high-yield products and services – to maintain and improve revenues.

Telephone sales offices developed a more proactive sales strategy in 2006 – taking better advantage of contact with customers to offer higher value services, and to encourage customers to travel with VIA more frequently. VIA is also actively pursuing growth through business-to-business marketing, increasing sales to corporate customers, and through partnerships with tour operators and travel agencies.

For both individual and corporate customers, web-based access to information, bookings and reservations is becoming essential. VIA has been a pioneer in providing online tools for customers, and web-based sales now account for a record 33 per cent of total sales.

Recognizing that the online experience is now a significant part of the total customer experience, VIA began a comprehensive review of its web site in 2006, and will begin work on an enhanced web site in 2007. VIA also introduced new online payment options – including "virtual credit cards" and INTERAC bank transfers – to make online transactions more efficient, convenient and secure for customers.

ENHANCED SERVICES

VIA continues to explore opportunities to enhance the value of existing train services, and to develop new services that would help to increase revenues.

Wireless Internet access for customers, offered on a trial basis in 2005, was launched on all Corridor trains in 2006. This is the first commercial deployment of Wi-Fi on passenger trains in North America. Developed on a partnership basis with the technology service provider Parsons, Wi-Fi is an example of VIA's commitment to exceed customer expectations with a service that makes their trip more enjoyable, relaxing and productive.

In the Corridor, new schedules were introduced in response to customer feedback, providing for more convenient service from Montreal to Quebec City, and adding a new round trip between Montreal and Ottawa's Fallowfield station. Operation of the peak season Toronto-Niagara Falls train was extended in 2006, and, in partnership with Fallsview Casino Resort and Peller Estates Winery, VIA added an additional train with a special "learn to play" Casino car – the first of its kind in Canada. The car offered customers the opportunity to relax and enjoy a complimentary Peller Estate wine sampling, while learning to play poker or blackjack from a professional Fallsview Casino Resort croupier.

Moving Forward

> Growth

We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

In Atlantic Canada, *Easterly* class service on board the *Ocean* – designed as a "Maritime Learning Experience", complete with educational activities and regional cuisine – received high customer approval ratings during its first season in 2005. The service was improved and refined for its second year, operating for an extended peak season between Montreal and Halifax.

The Western Service team used 2006 to plan for a new summer tourism product on the Winnipeg-Churchill train, modeled on the *Canadian*'s successful *Silver & Blue* class service and scheduled to begin in 2007. The Western team also established a new winter service between Edmonton and Jasper, to operate for 15 weeks beginning in January 2007. Developed in partnership with Marmot Basin and the Town of Jasper, the Snow Train Express will provide weekend getaways for skiers, snowboarders and outdoor enthusiasts, thus helping to support the winter tourism economy in the region.

LISTENING TO CUSTOMERS IN THE CORRIDOR

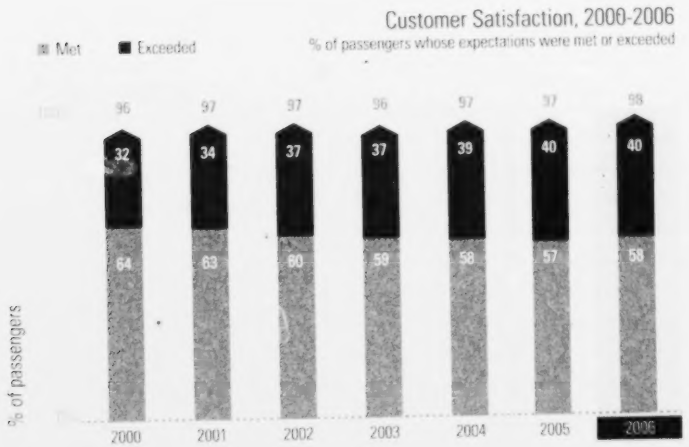
2006 marked the 150th anniversary of passenger rail service in central Canada. What began in 1856 with a 14-hour train trip between Toronto and Montreal has grown to become VIA's busiest market, with some 400 trains operating in the Quebec City-Windsor corridor every week.

To ensure that passenger rail continues to evolve and offer the best possible value to travellers in the Corridor, VIA undertook a close examination in 2006 of those features of rail service most important to customer satisfaction. In addition to on-time performance and the quality of on-board services, value for money was singled out as one of the most important benefits to Corridor customers. Based in part on this research, VIA introduced new pricing strategies for services between Montreal and Quebec City, between Montreal and Toronto, and between Toronto and Ottawa. Leading to a significant increase in ridership, this proved to be one of the most successful growth initiatives of 2006.

Following the success of this initiative, VIA launched the first steps in a comprehensive review of all Corridor services. This review will include a complete forward-looking assessment to determine how passenger rail must evolve to meet the changing needs of customers in the Corridor, and how it can serve more customers.

The review will be supported by a number of innovative tools for conducting market research, including a pilot project that proposes to use online technology to gather consumer feedback. New tools will engage online panels in providing feedback to market researchers, while simplifying the process of conducting surveys, collecting data, and analysing results. Experimenting with this new approach will give VIA insights into the value of using this new technology, and how it could be integrated into the Corporation's overall market research strategy.

In 2006, VIA maintained and slightly improved upon the high level of customer satisfaction achieved in recent years. Overall satisfaction has remained at 96 per cent or higher since 2000, reaching a high of 98 per cent in 2006. The proportion of those satisfied customers who say that VIA exceeded their expectations has also been steadily increasing since 2000.



Responsible Management

Aligning people, talents, and goals

VIA's Moving Forward plan depends on the understanding, talents, and creativity that people bring to the job, and the opportunities they have to make a real contribution to VIA's success.

VIA has made dialogue with people a priority – engaging employees in meaningful discussions about the Corporation's vision, mission, values and goals, keeping everyone informed about business challenges, and providing honest feedback on both individual and corporate performance. Throughout 2006 VIA continued to improve the way it consults with employees through surveys, "town hall" meetings and informal discussions. The Corporation also asked employees to identify what kind of information they wanted to see, and how it could be best presented. As a result, VIA completed a comprehensive redesign of the tools used to communicate with employees, such as the employee newsletter, bulletins and memos from senior management.

VIA also strengthened its employee recognition program in 2006, and a new recognition program – emphasizing employee contributions to VIA's success as a customer-focused organization – is currently being developed.

VIA began changing the way it manages human resources in 2004, shifting the HR function from a largely administrative role to a more strategic one, developing the talent of VIA's people, and aligning that talent with the goals of the Corporation. The process of hiring, training, promoting and rewarding talent is being rigorously managed – to create an organization where people succeed by directing their creativity and innovation towards the success of passenger rail.

Moving Forward
> People
We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision, and to VIA's business success.

As part of this emphasis on managing talent, VIA identified eleven core competencies in 2006. Each competency – such as empathy and listening, teamwork, and creative problem-solving – combines knowledge, attitudes and skills that the Corporation needs to succeed as a customer-focused business. They also provide a valuable framework for people pursuing their own career growth and development at VIA Rail.

The core competencies have been integrated into VIA's hiring practices, training and development programs, career and succession planning, and performance management. Management employees completed a self-assessment exercise on the competencies, which in turn was incorporated into the process for year-end evaluations. In 2007, all management employees will create personal development plans reflecting these evaluations.

Course modules on the competencies are now included in the growing number of learning tools available to employees online – either from their home computers or through well-equipped e-Learning classrooms.

VIA has also developed e-Careers, an online recruitment and career development service accessible to both employees and outside job applicants. E-Careers is an important tool that supports VIA's efforts to attract new people, new ideas and new energy to the Corporation – encouraging the recruitment and development of people with the right talents and skills for VIA's future.

In the spring of 2006, VIA introduced a flexible benefits program for management employees. The initiative allowed the Corporation to offer a highly competitive benefits program best suited to employees' personal needs, while at the same time containing the ever-growing costs associated with group benefits.

CONTROLLING COSTS

Despite rising costs for key operating expenses, VIA maintained – and slightly improved – the high level of cost-recovery achieved in 2005. At 63 per cent, the revenue/expense ratio for passenger rail has improved by more than 117 per cent over the past 16 years.

Employees throughout the Corporation helped to maintain this performance by controlling costs and increasing productivity in all aspects of VIA's operations. Continuing a practice introduced in 2005, VIA's performance management and incentive programs encouraged and rewarded management employees for demonstrating effective cost controls, and for contributing to revenue performance.

Technology is proving particularly effective in controlling costs. Internet-based booking and reservation technologies have helped VIA reduce costs significantly, while making access to rail services more convenient and efficient for VIA's customers and partners. In 2006, VIA developed a web-based distribution platform for consumers and travel partners. All travel agencies in the U.S. have migrated to this platform, and most Canadian travel agencies will soon follow. This improvement is expected to save the Corporation more than $1 million annually.

Building strategic alliances is an important part of the newly realigned organization, allowing VIA to share the costs of developing and improving services, and expanding its marketing efforts, with its partners. For example, VIA completed implementation of wireless Internet service for customers on board all Corridor trains in 2006, with the service provider assuming the costs for implementing the technology. The service has provided extra convenience and value to customers without increasing VIA's operating costs.

Strategic partnerships with tour operators, travel agencies and associations are also valuable tools to control costs, and continued to be important in 2006. Through VIA's partnership with Brewster Transportation, VIA has established a marketing presence in China, one of the biggest emerging markets for travel to Canada. VIA continues to work with the Canadian Tourism Commission, regional and local tourism associations, as well as local chambers of commerce and boards of trade. These partnerships allow VIA to share the expertise and resources required to reach and develop new markets, while helping to support the Canadian tourism industry as a whole.

Moving Forward

> Entrepreneurship

We will become increasingly self-sufficient by continually improving productivity and increasing the revenue/cost ratio on all train services.

Another strategy – fuel hedging – has been an important tool to control costs in recent years. Diesel fuel is central to VIA's operations and accounts for 93 per cent of VIA's total energy consumption. For more than a decade the Corporation has employed a hedging strategy involving agreements with financial institutions about price levels for this important commodity. This risk management strategy provides protection against extreme fluctuations in price, and has also resulted in considerable savings for the company – $27 million since 1996, and more than $4 million in 2006 alone.

MANAGING THE FLEET

VIA is using its limited capital funds to maintain an efficient and reliable passenger service. At the same time, VIA is taking the necessary steps to prepare for the future, identifying and planning for the equipment renewal and improvements needed to maintain service in the years ahead, and which will require significant capital investment.

VIA completed assembly and modifications to the final Renaissance train set, on schedule and in time for the busy summer season. The Renaissance fleet was purchased in 2000. With the final set modified, the *Ocean* between Montreal and Halifax now operates entirely with Renaissance equipment in the peak season – ensuring a uniform and consistent travel experience in Atlantic Canada.

The new equipment replaced a 21-car train set, which was redeployed for use in the West on the *Canadian*. This extra train set in Vancouver has helped to ensure on-time departures on VIA's flagship transcontinental train.

VIA is also developing plans for a comprehensive interior rebuild of the stainless steel fleet used on the Western transcontinental service. A competitive design process begun in 2005 has resulted in a full-sized, semi-functional mock-up of a redesigned sleeper bedroom. The design incorporates many customer advantages, including forward facing seats, heating and air conditioning controls, larger windows, and includes plans that would allow for a wheelchair accessible bedroom in every car. The project, which requires capital funding to proceed, would include all sleepers and Park cars in this fleet.

While funds for improving existing equipment are extremely limited, VIA was able to undertake a $2.3 million overhaul of the stainless steel equipment used in the Quebec City-Windsor corridor. In 2006, the interiors of ten *VIA 1* cars from this fleet were modified to match the more spacious and comfortable *VIA 1* cars from the Light Rapid Comfortable (LRC) fleet, also used in the Corridor. The result is a more consistent service to all first class travellers in the Corridor. In 2007 VIA plans to overhaul ten *Comfort* class cars from the stainless steel fleet, to upgrade interiors and improve seating for customers.

Because the LRC fleet is also aging – leading to lower reliability and increased maintenance costs – VIA has also been taking the necessary preparatory steps for future renewal. VIA plans to undertake a major rebuilding project which will extend the life of this equipment by another 15 to 20 years, at a lower cost than buying new equipment. A prototype was completed in 2006, and will be tested in service in 2007. Further progress on this project will require capital funding.

A prototype for rebuilding VIA's General Motors F-40 locomotives was also completed in 2006. One of the company's oldest locomotives, in service since the 1980s, was completely stripped down and rebuilt from the ground up, incorporating state-of-the-art technology and components. The completely rebuilt engine provides 200 additional horsepower and lower fuel consumption, at half the cost of purchasing a new locomotive. The prototype will be tested in service in 2007. Rebuilding the remaining 53 F-40 locomotives will require capital funding.

CREATING A RISK-SMART CULTURE

VIA Rail is strengthening its approach to risk management, emphasizing the need to embed a risk management focus into all management processes across the Corporation. In an increasingly complex and rapidly changing business environment, it is vital for the Corporation to identify potential events or issues that might affect the reliability of its services, and to ensure that appropriate measures are in place to minimize the risks involved. Such events might include deterioration of the rail infrastructure, limiting VIA's ability to deliver reliable on-time performance, or sudden surges in fuel prices, significantly raising VIA's operating costs.

At the level of the Board of Directors, risk management is addressed by the Audit and Risk Committee, which monitors the procedures to identify principal business risks, and assesses steps undertaken to manage and mitigate them.

In 2006, VIA created a cross-functional team to enhance this risk management focus and to ensure that it becomes integral to all management activities – including strategic and budget planning processes, internal and external audit procedures, and key processes such as safety and security planning, environmental management activities, and capital project planning. The new Risk Management Committee will enhance and sustain the level of awareness and sensitivity amongst VIA's management team on the subject of risk management – providing an updated, corporate-wide risk assessment review annually, performing a gap analysis on major risks to determine if new actions should be taken, and monitoring all risk management initiatives.

The 2006 realignment also saw the merger of those groups responsible for health and safety, the environment, and quality control. The new Integrated Risk Management group is charged with helping employees develop a systematic awareness and approach to managing operational risk in their day-to-day work activities.

A Responsible Service

Managing passenger rail responsibly means managing the bottom line. It also means much more.

Since its beginnings, passenger rail has made vital contributions to Canadian society – to the growth and development of communities, to the economic infrastructure of the country, to the well-being and quality of life of Canadians. And it continues to play a role in the life of Canadians, communities and society that goes beyond the income statement.

With this unique role comes great responsibility. VIA embraces this responsibility, and acts on it every day.

VIA's activities – like those of any corporation – have an impact on the life not only of customers, but a broad range of people, communities and interest groups. Responsible management means recognizing that VIA Rail does not operate in a vacuum. VIA is connected to the society it serves, and strives to be a good corporate citizen – taking its impact on others into account in management decisions, and responding with integrity and respect to all stakeholders who are affected by its activities.

Moving Forward

> Passion

We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic and environmental development of Canada.

RESPONDING TO COMMUNITIES

Viewed by Canadians as a national icon, VIA is committed to providing a service that reflects and responds to all facets of Canada's diverse, multicultural society.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. The Corporation is committed to serving passengers in the official language of their choice, and to using both French and English in all internal and external communications, as well as in business practices. In 2006, when VIA carried 4.1 million passengers, just six complaints were filed with the Office of the Commissioner of Official Languages. All were investigated and corrective measures were taken, to ensure that VIA continues to provide quality service in both official languages.

In responding to people and communities in difficult circumstances, VIA also fulfills needs that passenger rail is uniquely positioned to address. In 2006, VIA worked closely with both the federal and provincial governments to help Canadians fleeing violence in Lebanon. As flights carrying returning Canadians arrived in Toronto and Montreal, VIA provided complimentary transportation to individuals and families to complete the final leg of their journey home. VIA's employees received recognition from many, including the Red Cross and the Government of Ontario, for their extraordinary efforts during the crisis.

Moving Forward
> Respect
We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other, and to the people and communities we serve.

VIA is also recognized as an industry leader working with people with disabilities to provide accessible transportation services. In 2006, VIA created a new cross-functional Accessibility Committee, drawing together resources and expertise throughout the company to ensure that VIA continues to provide a responsive, accessible service. One of the first priorities for the Committee was to establish an external advisory group, helping VIA to engage in a dialogue with concerned groups of customers with special needs.

On many occasions throughout its history, VIA has provided special services to groups and communities who deserve recognition in Canada. In June 2006, VIA operated the Chinese Redress Express – a train bringing Canadian Chinese Head Tax payers, their families and descendents from Vancouver to Ottawa. The purpose of their journey was to witness an historic apology in the House of Commons.

Finally, in November of 2006, VIA operated two unique trains linked to Remembrance Day. Between 1942 and 1948 some 40,000 war brides and 20,000 children came to Canada from Britain and Europe, first touching Canadian soil in Halifax. The War Bride Train brought hundreds of surviving war brides and family members from across the country back to Halifax to take part in special reunion celebrations. Following those celebrations, the Troop Train honoured Canadian veterans, bringing them with their families from Halifax to Ottawa for Remembrance Day ceremonies in the capital.

ENSURING SAFETY AND SECURITY

All VIA employees recognize that safety and security are the top priority for travellers – and that safety can never be taken for granted. VIA Rail has one of the best safety records in the business, a testament to our continual efforts to improve safety procedures and to remain vigilant with respect to security.

VIA developed and implemented a comprehensive safety management system in 2001, integrating rules, procedures and responsibilities for safety and making safety a top priority for every employee. This system is regularly audited by Transport Canada, and employees continue to review the system on an ongoing basis to provide essential feedback and suggest improvements. As in 2005, safety targets and performance measures were aligned with and integrated into VIA's business strategy for 2006. In addition, safety performance is continually monitored by Health and Safety committees at all major VIA locations across Canada. These committees review annual safety reports and ongoing safety performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management.

Moving Forward
> Safety
We will provide a safe and secure environment for our customers, ourselves and the general public.

An integral part of the safety management system is the Hazardous Assessment and Risk Control Strategies database, which was reviewed and updated early in 2006. This database is consulted by managers to identify and mitigate situations involving risk to customers, communities or employees. VIA developed a new hazard protection program using the database, along with a new training program for employees and VIA's Health and Safety committees.

At the request of employees, VIA introduced an influenza immunization program in the fall of 2005. VIA continued the program in the fall of 2006, making flu shots universally available to employees on a voluntary basis, free of charge. At the same time, the Pandemic Planning Committee, newly created in 2006, focussed on developing and monitoring a proactive approach for mitigating the risks for VIA of a potential pandemic influenza outbreak in Canada, and ensuring that a rapid response plan is in place should one occur.

A cross-functional team is responsible for reviewing security policies and procedures at VIA Rail. The Strategic Security Planning Committee, chaired by the president with representatives from all departments and all parts of the passenger rail network, works with regulators and industry partners to enhance VIA's security standards, and ensure that the best possible facility and operations security procedures are implemented at VIA. This committee oversaw further refinements and improvements to VIA's security practices and procedures in 2006, following an analysis of VIA's security systems by an outside consultant in late 2005.

As part of this continuing emphasis on efficient and effective security for passenger rail, VIA's Board of Directors approved a Corporate Security Policy in 2006. New security standards are currently being developed for VIA's facilities, operations, and the Corporation as a whole.

AN ENVIRONMENTALLY RESPONSIBLE PASSENGER SERVICE

Passenger rail is considered one of the safest modes of public transportation available today, and one of the most environmentally sustainable. For VIA, managing passenger rail responsibly means operating the safest possible service, while continually reducing the environmental impact of this mode of transportation.

VIA's Environmental Policy commits the company to operating all aspects of its business in an environmentally responsible manner. This policy is distributed to all employees and shared with contractors, and provides the foundation for VIA's environmental management system.

Moving Forward

> Environment

We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner.

A new e-Learning module explaining the company's environmental commitment and encouraging "green" work practices was launched in 2006. This training is supported by on-going efforts to raise environmental awareness both inside and outside the Corporation by the new Integrated Risk Management group, and by voluntary groups of employees known as Green Teams. In 2006, Green Teams participated with other associations and agencies in activities such as Earth Day, Car Free Day, Clean Air Day, and the International Youth Summit on Sustainable Urban Transportation.

In 2004 VIA enacted a Green Procurement Guide, which sets guidelines for purchasing environmentally-friendly products and services, and in recent years the Corporation has sourced recycled paper for a variety of publications and supplies, including napkins, timetables and newsletters. Recycling of plastic, cans, glass and newspapers occurs on board and in offices across the network, while used linens and uniforms are also repurposed or recycled, with proceeds going to a variety of Canadian charities. This year, in an effort to reduce waste, VIA introduced a reusable coffee mug for sale to passengers.

One of VIA's primary environmental goals is the continued reduction of greenhouse gas emissions through reduced fuel consumption. VIA has succeeded in significantly decreasing emissions since 1990, even as the volume of its operations has grown. Compared to 1990, VIA operates 20 per cent more trains and carries 18 per cent more passengers; in the same period, VIA reduced greenhouse gas emissions by 15 per cent.

In 2006, improvements were made to the air conditioning of Renaissance sleeper cars and the windows of P-42 locomotives to improve their energy efficiency, which will in turn have an impact on fuel efficiency. The proposed rebuild of a fleet of 20-year-old locomotives and fleet of 25-year-old passenger cars will result in further improvements in fuel efficiency.

As a transportation choice, passenger rail is recognized as one of the most environmentally sustainable options for Canadian travellers. In 2004, rail transportation accounted for less than one per cent of Canada's total greenhouse gas emissions, or 6,000 kilotons of CO_2e.[1] Of that total, VIA's operations accounted for 0.03 per cent, or 194 kilotons.

A PARTNER IN THE GLOBAL COMMUNITY

While VIA's operations are based in Canada, the Corporation recognizes that Canada is part of a global community, and that the Corporation's actions can affect people in other parts of the world.

In 2006 VIA became the first major transportation company in Canada to serve only fair trade certified coffee to its customers. Through cooperation with TransFair Canada, an independent, not-for-profit certification body for fair trade products, VIA is able to guarantee that the coffee served on its trains has been grown according to strict environmental standards, and that the farmers and workers who produce the coffee have been paid a fair price for the product. VIA hopes that its commitment to fair trade will set an example for others, helping to improve the living conditions of farmers and workers in other countries.

VIA also had the opportunity to take the lead in exchanging views, expertise and solutions with the international community. In June 2006 VIA hosted the annual meeting of the International Union of Railways – the first time this event has been hosted outside of Europe – and the 7th World Congress on Railway Research. Also in June, VIA was a partner of the International Economic Forum of the Americas. The theme of the Forum – Growing Through Partnership: From Risk to Reward – covered a wide range of issues, among them sustainable development.

International dialogue with communities around the world provides VIA with an opportunity to share information specific to Canada's approach to passenger rail, while fostering an open and in-depth discussion of the most important economic, social and cultural issues facing society today.

1. Source: Canada's GHG Inventory, Environment Canada, 2004. CO_2e, or carbon dioxide equivalent, is the quantity of a given greenhouse gas multiplied by its global warming potential. This is the standard unit for comparing the degree of harm caused by different greenhouse gasses.

Corporate Governance

In October 2006, the Government of Canada appointed Mr. Donald A. Wright a VIA's Chairman of the Board for a period of three years. The appointment of a pe manent Chairman is an important step forward for VIA, and Mr. Wright's extensiv business experience will be a valuable asset to the Corporation in the challengin years ahead.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good gov ernance, and have fully implemented a new governance program over the past fev years, including a governance "matrix" that clearly defines the Board's roles wit respect to strategic planning and direction of the Corporation, performance manage ment of executives and directors, succession planning, risk management and finar cial oversight. Training and orientation programs for new Board members continu to play an important role in supporting good governance.

In 2006 the Board worked with an independent consultant to complete an assess ment of Board activities, including an evaluation of relations between the Boar VIA management, and the shareholder, of the Board's focus on governance, an of the Board's effectiveness overall. The exercise was very successful, with Boar members quickly reaching a consensus on the findings of the review. The result will help the Board continue to maintain the highest standards in governance fo the Corporation.

The Board also completed the development of a new code of ethics for Directors and all members have signed this code. The code reflects the spirit and intent of th new *Accountability Act*, which sets out new standards of transparency and account ability for the officers of Crown corporations.

WORKPLACE ETHICS

VIA Rail fully implemented a Code of Conduct for all employees and executive of ficers of the Corporation in 2005. The Code of Conduct is a formal statement of VIA' values and business practices, and a promise to serve Canadians with the highes standards in ethical behaviour and customer service. It reflects the Corporation' dedication to responsible management and governance, and a work environmen that fosters respect and integrity at all levels of the organization. A revised onlin Code of Conduct training module for employees was developed in 2006, and the firs annual review of compliance with the Code was completed by the end of the year.

In 2005 VIA retained the services of an independent, third-party compliance officer ensuring that employees are free to raise concerns about VIA's operations with the assurance that those concerns will be recognized and resolved fairly.

Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2006. It should be read in conjunction with the consolidated financial statements, which follow, as well as the Year at a Glance on page 1.

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities. The Corporation has therefore consolidated the financial statements of KRC. In 2006, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to $2.0 million. (See note 11 in the consolidated financial statements.)

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

Following two consecutive years of exceptional financial performance, VIA once again generated impressive financial results in 2006. Bottom line figures reflect a solid increase in revenues, organization-wide efforts to reduce costs, and several one-time events. Despite the pressures of turbulent travel markets and rising operating costs, the Corporation reduced its net operating deficit substantially compared to budget. There was a modest increase in the operating deficit as compared to last year.

VIA began 2006 with the knowledge that, in the absence of other sources of funding, it would be necessary to draw on internal resources to meet operational and minimal capital requirements for the year. This challenge was met through a solid increase in passenger revenues versus 2005, combined with revenue from a one-time recognition of capital gains in VIA's Asset Renewal Fund investment portfolio, which brought total revenues in 2006 to an all-time high of $297.1 million. This is $11.3 million (or 4 per cent) higher than budget and $7.3 million (or 3 per cent) higher than last year.

These higher revenues were matched with lower than projected operating expenses due to careful management of costs across the organization. This enabled the Corporation to end its financial year with an operating deficit of $178.4 million – an increase of $2.5 million (or 1 per cent) compared to last year, but a reduction of $14.2 million (or 7 per cent) compared to budget.

Annual operating funding for passenger rail from the federal government has ranged from $181 million to $154 million since 1999. In recent years the Corporation has had to use the Asset Renewal Fund to make up the difference between government operating funding available and the actual operating funding required. In 2006, due to the significant one-time revenues and rigorous cost controls, VIA was able to reduce the funding shortfall and therefore the amount of funding required from the Asset Renewal Fund, to $9.4 million. This is $14.2 million (or 60 per cent) better than anticipated.

REVENUE AND RIDERSHIP

Passenger revenue continued to grow in 2006, even though growth was constrained by a slight decline in ridership in a weak and highly competitive travel market. Early in the year, Canadians' winter travel patterns had begun to shift to destinations outside the country. Later, faced with rising costs of Canadian destinations due in part to the strong Canadian dollar, U.S. and overseas travellers began redirecting their vacation trips elsewhere, leaving capacity unfilled during summer months.

To offset this situation, VIA concentrated on managing yield to stimulate domestic travel, realigning fares to better match market conditions. A more flexible *VIA 1* Corridor fare plan was introduced in the spring, building on the simplified *Comfort* class fares introduced in 2005. The market responded positively to this initiative, producing an immediate increase in ridership which continued through the rest of the year. Western Canada tourism also began to recover in August, reversing in part earlier losses in VIA's long distance markets.

Overall, revenue per passenger-mile increased to 30.3 cents, almost 6 per cent higher than 2005. Total passenger revenues increased $11 million over 2005 to reach $266.6 million, a 4 per cent increase that, while substantial, fell 2 per cent short of budget targets. Passenger ridership slipped back slightly from the 4.1 million trips recorded last year, while passenger-miles, at 874 million, fell 1 per cent as a result of the weak demand for long distance travel – with particularly acute declines in Eastern Canada throughout the year.

VIA's success in maintaining revenue growth throughout 2006 reflects its strong customer focus – supported by the creative application of technology to communicate with our customers and simplify their travel planning. As more of the travel trade moves online, VIA is enhancing its web site to attract both consumers and business users: customers can register and create personalized travel profiles and travel agents are able to book space directly, rather than making more costly arrangements through third-parties. As a result of the features introduced during 2006, VIA's online sales increased for the fifth consecutive year – growing by 30 per cent, reaching close to $90 million and accounting for about one third of total sales.

OPERATING COSTS

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

Total operating costs in 2006 were favourably influenced by a number of one-time factors, and by a concerted effort to contain costs across the organization. These factors resulted in expenses that were under budget by $3.0 million, or 1 per cent. As a result, total operating expenses increased by only 2 per cent, or $9.8 million, compared to 2005.

Train operating costs (particularly fuel) and compensation were the major source of increased costs versus 2005. The effects of higher fuel prices were significantly attenuated by the use of hedging techniques, which sheltered the Corporation from the full impact of increases in the price of fuel.

Changing financial conditions affecting the pension plan for VIA's unionized employees also influenced operating costs. As required by the *Income Tax Act*, the Corporation did not contribute to the unionized plan for a number of years. However, given a modest deterioration in the financial position of the plan, VIA elected to resume contributions in the second half of 2005. In 2006, the contribution to the unionized pension plan was $13.5 million for the full year (versus $5 million in 2005 for a partial year).

VIA benefited from two unbudgeted recoveries of prior year expenses in 2006: a recovery of prior year capital taxes and a recovery of accident costs incurred in 2005. Together, these served to reduce 2006 operating costs by $6.7 million.

The modest year-over-year increase in overall operating costs also demonstrates the impact of the Corporation's stringent control of costs. VIA faced rising fuel prices, and inflation induced increases in labour, utilities, and other areas. Despite these pressures, expenses for compensation and train operations, including fuel and station and property expenses, were below budget in 2006.

Marketing and sales expenses, as well as on-train product costs, increased over last year and were higher than budget. Increased marketing and sales expenses were due to higher spending on advertising and promotion, necessary to address intense competition, especially in the Corridor. In addition to inflation, increased *VIA 1* passenger traffic in the Corridor drove up product delivery costs, as food and beverages are included in the price of these first class tickets.

CAPITAL EXPENDITURES

EXCLUDING THE FINANCIAL RESULTS OF THE VARIABLE INTEREST ENTITY.

No new capital or operating funding was approved for passenger rail in 2006. A significant portion of the revenues from the Asset Renewal Fund were thus required to address operating funding shortfalls, with the rest dedicated to a modest capital program.

VIA spent $14.5 million on capital expenditures in 2006 (funded entirely through the Asset Renewal Fund), which is $3.5 million less than planned. Slightly more than half of this year's capital spending was devoted to equipment-related projects. These included the prototypes of the rebuilt F-40 locomotive and the rebuilt LRC car that will serve as the basis for a planned future program to rebuild these two fleets. The balance of the 2006 spending was largely devoted to information technology projects (26 per cent) and station upgrading projects (19 per cent).

VIA will carry the $3.5 million of unspent capital funding forward to 2007 to fund the expenditures deferred from 2006, as well as new capital projects.

ON-TIME PERFORMANCE

2006 saw improvements in on-time performance for the second year in a row. Overall on-time performance reached 84 per cent for 2006, a 3 percentage point improvement over 2005.

VIA tracks delay minutes and distinguishes between those caused by its own operations, and those attributable to infrastructure owners or other third parties. The Corporation has substantially reduced those delays under its direct control. In 2006, equipment maintenance delays in the Quebec City-Windsor corridor dropped 28 per cent lower than in 2005, and passengers experienced fewer service disruptions related to mechanical failures. In addition, VIA's Customer Experience and Operations teams achieved a 13 per cent reduction in non-mechanical delay minutes compared to 2005.

The Western transcontinental service achieved an improvement in delay minutes, which decreased by 15 per cent compared to 2005, thanks to close cooperation with other railroad companies in controlling the impact of increased freight congestion on passenger train operations.

Overall on-time performance on the Eastern transcontinental service improved by 15 percentage points from 2005, reaching 74 per cent. Delay minutes improved by 38 per cent, due largely to good weather conditions, fewer slow orders, and reduced freight traffic. The best performance was achieved in the eastern half of the Corridor (between Toronto and Quebec City), where on-time performance reached 90 per cent.

However, this year over year improvement disguises the fact that in 2005 VIA added time to its Corridor schedules to accommodate work programs. Longer trips have the potential to undermine customer satisfaction and loyalty in VIA's busiest region, where travellers are especially time sensitive. Slower trains and erratic on-time performance pose a serious challenge as VIA faces competition from other modes.

OUTLOOK FOR 2007

VIA's *Moving Forward* plan, with its clear focus on the customer, has helped the national passenger rail service adapt to changing market conditions and achieve strong financial results over the past three years. VIA will continue to achieve strong results in 2007 by maintaining this focus, striving to be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation – anticipating, meeting and exceeding the needs of its customers.

Success will depend on responding to future shifts in market demand, particularly in Central and Eastern Canada, a volatile marketplace characterized by aggressive price competition. Domestic travel markets will be the key to revenue growth in 2007. Forecasts from the Canadian Tourism Commission and the Conference Board of Canada suggest that 2007 will see a modest increase in domestic travel, particularly business travel, while travel demand from the U.S. and overseas markets will continue to be weak – with a decline in travellers from the U.S.

To meet these challenges, VIA will further refine its service delivery, marketing and pricing strategies, ensuring that they remain responsive to customer needs and opportunities for growth.

The corporate realignment undertaken in 2006, which integrated all aspects of service design, development, marketing and delivery in order to enhance value to the customer, will provide the framework for re-energizing VIA's entire organization in 2007. New teams and fresh ideas will help to marshal the company's resources, and enable its people to develop more innovative products and services. Creativity and flexibility will be critical to ensure that VIA continues to offer the right kind of service and the highest possible value to Canadian travellers.

At the same time, VIA must continue to address the pressure of rising costs. Rigorous cost controls will continue to reduce expenses, while efforts to increase productivity will focus on enhancing the talents of VIA's people, developing innovative applications of technology, and exploring new entrepreneurial initiatives to further increase the Corporation's level of self-sufficiency.

Without investment to overhaul equipment and to upgrade the rail infrastructure and other assets, there is a significant risk that customer satisfaction and ridership will deteriorate. This risk remains a primary concern for VIA Rail in 2007. The Corporation is working closely with the Government of Canada to develop a plan that will address both operating and capital funding needs of passenger rail for the future. This plan will ensure that Canada's national passenger rail service can continue to meet the needs of Canadian travellers in the future.

Consolidated Financial Statements

Management's Responsibility Statement

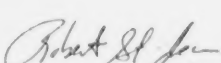
YEAR ENDED DECEMBER 31, 2006

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l., as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2006, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.

Paul Côté
President and Chief Executive Officer



Robert St-Jean
Chief Financial and Administration Officer

MONTREAL, CANADA
FEBRUARY 8, 2007

Auditors' Report

TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

We have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2006 and the consolidated statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.

Ernst & Young LLP

Ernst & Young LLP
Chartered Accountants

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

MONTREAL, CANADA
FEBRUARY 8, 2007

ONSOLIDATED BALANCE SHEET

AT DECEMBER 31

	2006	2005
Current Assets		
Cash and cash equivalents	$ 4,250	$ 2,621
Accounts receivable, trade	5,805	6,723
Accounts receivable, prepaid and other	2,080	1,514
Derivative financial instruments	5,759	5,678
Materials	19,968	16,105
Asset Renewal Fund	22,000	37,700
	59,862	70,341
Long-term assets		
Property, plant and equipement	533,123	571,012
Asset Renewal Fund	55,141	68,489
Accrued benefit asset	230,878	177,245
Derivative financial instruments	1,206	6,587
Other	220	986
	820,568	824,319
	$ 880,430	$ 894,660
Current liabilities		
Account payable and accrued liabilities	$ 94,687	$ 99,207
Deferred revenues	11,524	9,473
	106,211	108,680
Long-term liabilities		
Accrued benefit liability	24,477	21,805
Future corporate taxes	35,871	35,408
Deferred investment tax credits	2,292	2,639
Other	778	568
	63,418	60,420
Deferred capital funding	530,242	578,733
Shareholder's equity		
Share capital	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	166,296	132,564
	180,559	146,827
	$ 880,430	$ 894,660

Commitments and Contingencies (Note 10 and 16 respectively) See accompanying notes to consolidated financial statements

On behalf of the Board,

Kenneth Savage, CA, CFP
Director and Chairman of the Audit and Risk Committee

Donald A. Wright
Director and Chairman of the Board

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31

	2006	2005
Revenues		
Passenger	**$ 266,609**	$ 255,593
Investment income	**17,987**	22,017
Other	**13,219**	12,150
	297,815	289,760
Expenses		
Compensation and benefits	**213,877**	210,825
Train operations and fuel	**118,033**	97,091
Stations and property	**28,533**	27,818
Marketing and sales	**28,398**	27,120
Maintenance material	**23,551**	23,964
On-train product costs	**17,969**	17,359
Operating taxes	**6,159**	11,394
Employee future benefits	**(29,594)**	(14,043)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipement	**58,956**	59,599
Other	**22,590**	31,025
	488,472	492,152
Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes	**190,657**	202,392
Operating funding from the Government of Canada	**169,001**	169,001
Amortization of deferred capital funding	**55,851**	57,633
Income before corporate taxes	**34,195**	24,242
Corporate tax expense	**463**	1,983
Net income for the year	**33,732**	22,259
Retained earnings, beginning of year	**132,564**	110,305
Retained earnings, end of year	**$ 166,296**	$ 132,564

See accompanying notes to consolidated financial statements

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31

	2006	2005
Operating activities		
Net income for the year	$ 33,732	$ 22,259
Non-cash items relating to operations		
Amortization of property, plant and equipment	58,956	59,336
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	347	610
Gain on disposal of Asset Renewal Fund investments	(13,645)	(7,073)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the Asset Renewal Fund	23	187
Amortization of investment tax credits	(347)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(55,851)	(57,633)
Future corporate taxes	463	1,576
Unrealized net loss (gain) on derivative financial instruments	4,429	(5,827)
Change in non-cash working capital related to operations	(5,326)	13,720
Change in other long-term assets	766	3,766
Change in accrued benefit asset	(53,633)	(31,317)
Change in accrued benefit liability	2,672	2,460
Change in other long-term liabilities	427	(67)
	(26,987)	1,650
Financing activities		
Capital funding	7,360	700
	7,360	700
Investing activities		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(636,575)	(307,660)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	679,245	319,063
Acquisition of property, plant and equipment	(22,012)	(21,198)
Proceeds from disposal of property, plant equipment	598	252
	21,256	(9,543)
Cash and cash equivalents		
Increase (decrease) during the year	1,629	(7,193)
Balance, beginning of year	2,621	9,814
Balance, end of year	$ 4,250	$ 2,621
Represented by:		
Cash	$ 393	$ 126
Short-term investments, 4.30%, maturing in January 2007 (2005: 3.28%)	3,857	2,495
	$ 4,250	$ 2,621

See accompanying notes to consolidated financial statements

Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2006

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

2. ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline 15 "Consolidation of Variable Interest Entities" ("AcG-15"), the financial statements of the Keewatin Railway Company ("KRC"), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See note 11). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

B FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on derivative financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

C CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

D ASSET RENEWAL FUND

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the Asset Renewal Fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

E REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned.

F FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

G MATERIALS

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, and at net realizable value for obsolete materials.

H PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	2 to 20 years
Machinery and equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

I CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

J INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

K EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which was, in most cases, estimated to be 11 years at the time.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

L DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps, call options and forward foreign exchange contracts; are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices for up to 80 per cent of its consumption. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Consolidated Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Consolidated Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.

M MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

N VIA PRÉFÉRENCE PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's VIA Préférence frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

O NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

2. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	2006			2005		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	**5.7**	-	**5.7**	5.0	-	5.0
Rolling stock	**772.0**	**448.5**	**323.5**	746.9	413.4	333.5
Maintenance buildings	**181.8**	**133.0**	**48.8**	181.8	124.6	57.2
Stations and facilities	**45.1**	**28.6**	**16.5**	44.2	26.6	17.6
Infrastructure improvements	**147.8**	**53.9**	**93.9**	141.4	50.1	91.3
Leasehold improvements	**114.2**	**90.2**	**24.0**	113.0	87.4	25.6
Machinery and equipment	**35.5**	**29.5**	**6.0**	34.2	28.5	5.7
Information systems	**46.2**	**43.0**	**3.2**	44.1	39.9	4.2
Other property, plant and equipment	**20.4**	**19.4**	**1.0**	20.2	19.3	0.9
	1,368.7	**846.1**	**522.6**	1,330.8	789.8	541.0
Projects in progress			**10.1**			28.7
Retired property, plant and equipment			**0.4**			1.3
			533.1			571.0

Projects in progress as at December 31, 2006, primarily consist of rolling stock for $4.0 million (2005: $23.4 million) and improvements to infrastructure and information systems for $4.7 million (2005: $3.1 million).

4. ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to $5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The Asset Renewal Fund includes the following investment instruments:

	2006		2005	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	-	-	18.2	25.0
Other Canadian bonds and debentures	-	-	16.1	17.6
Pooled equity unit trust	-	-	58.4	61.7
Cash and short-term investments	**77.1**	**77.1**	13.5	13.5
	77.1	**77.1**	106.2	117.8
Expected cash drawdown	**22.0**		37.7	
Long-term portion	**55.1**		68.5	

During the year ended December 31, 2006, the Treasury Board approved the use of the Asset Renewal Fund to fund $9.4 million of the 2006 operating deficit and $14.5 million of the 2006 capital expenditures.

The short-term portion of the Asset Renewal Fund presented as Current Assets represents the amount of cash that the Corporation expects to draw from the fund in 2007 for operating expenses and capital expenditures.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2006, was 4.38 per cent (2005: 5.10 per cent) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2006, is one month (2005: 7 years).

The market value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date.

The Asset Renewal Fund is invested in 21 short-term money market funds that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short term securities is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in securities of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

5. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

	2006	2005
Accrued liabilites	**27.8**	31.9
Wages payable and accrued	**31.9**	31.7
Trade payables	**25.5**	25.0
Capital tax, income tax and other taxes payable	**8.2**	7.6
Derivative financial instruments	**0.5**	1.2
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	**0.6**	1.7
Other	**0.2**	0.1
	94.7	99.2

6. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as wel as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insur ance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its per manent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at August 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at August 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at January 1, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2007, and will be available in September 2007.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2007, and will be available in June 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2006.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	**2006**	2005
Accrued benefit obligation:				
Balance at beginning of year	**1,511.4**	1,351.6	**29.8**	27.5
Current service cost	**26.0**	20.0	**4.7**	4.5
Employee contributions	**9.6**	9.8	**-**	-
Interest cost	**74.8**	76.3	**1.5**	1.6
Benefits paid	**(90.0)**	(79.8)	**(6.0)**	(5.8)
Net transfer in	**0.2**	-	**-**	-
Special termination benefits	**-**	1.8	**-**	0.1
Actuarial (gain) loss	**0.8**	131.7	**(0.3)**	1.9
Accrued benefit obligation at the end of year	**1,532.8**	1,511.4	**29.7**	29.8
Fair value of plan assets:				
Balance at beginning of year	**1,659.0**	1,465.2	**-**	-
Actual return on plan assets	**183.3**	256.3	**-**	-
Employer contributions	**15.1**	7.5	**6.0**	5.8
Employee contributions	**9.6**	9.8	**-**	-
Net transfer in	**0.2**	-	**-**	-
Benefits paid	**(90.0)**	(79.8)	**(6.0)**	(5.8)
Balance at end of year	**1,777.2**	1,659.0	**-**	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

ASSET CATEGORIES:	2006	2005
Equity securities (public market)	**57.3%**	57.2%
Fixed income securities (public market)	**32.6%**	34.1%
Private equity, hedge funds and other	**10.0%**	7.5%
Real estate	**0.1%**	1.2%
	100.0%	100.0%

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	**2006**	2005
Reconciliation of the funded status:				
Fair value of plan assets	**1,777.2**	1,659.0	**-**	-
Accrued benefit obligation	**1,532.8**	1,511.4	**29.7**	29.8
Funded status of plans - surplus (deficit)	**244.4**	147.6	**(29.7)**	(29.8)
Unamortized net actuarial losses	**201.7**	276.8	**1.2**	1.6
Unamortized past service costs	**2.7**	3.1	**0.5**	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	**(217.9)**	(250.3)	**4.3**	6.8
	230.9	177.2	**(23.7)**	(20.9)
Network restructuring long-term liability	**-**	-	**(0.8)**	(0.9)
Accrued benefit asset (liability)	**230.9**	177.2	**(24.5)**	(21.8)

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	**2006**	2005
Elements of defined benefit costs recognized in the year:				
Current service cost	**26.0**	20.0	**4.7**	4.5
Interest cost	**74.8**	76.3	**1.5**	1.6
Actual return on plan assets	**(183.3)**	(256.3)	**-**	-
Actuarial losses (gains)	**0.8**	131.7	**(0.3)**	1.9
Special termination benefits	**-**	1.8	**-**	0.1
Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	**(81.7)**	(26.5)	**5.9**	8.1
Adjustments to recognize the long-term nature of employee future benefits costs:				
Differences between:				
• Expected return and actual return on plan assets for the year	**66.1**	153.1	**-**	-
• Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	**9.0**	(118.2)	**0.4**	(1.9)
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	**0.4**	0.4	**0.1**	0.1
• Amortization of transitional (asset) obligation	**(32.4)**	(32.5)	**2.4**	2.4
Defined benefit (income) costs recognized	**(38.6)**	(23.7)	**8.8**	8.7

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of Network restructuring and reorganization accrual of $0.1 million (2005: $1.0 million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2006	2005	**2006**	2005
Weighted-average of significant assumptions:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	**5.00%**	5.00%	**5.00%**	5.00%
Rate of compensation increase	**3.25%**	3.25%	**3.25%**	3.25%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	**5.00%**	5.75%	**5.00%**	5.75%
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.25%**	7.25%	-	-
Rate of compensation increase	**3.25%**	3.25%	**3.25%**	3.25%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Initial health care cost trend rate	-	-	**5.88%**	6.50%
Cost trend rate declines to	-	-	**3.37%**	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	**2011**	2011

SENSITIVITY ANALYSIS

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2006:

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	19	(18)
Accrued benefit obligation	235	(210)

9 CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

	2006	2005
Current tax expense	-	0.4
Future corporate tax expense	**0.5**	1.6
Corporate tax expense	**0.5**	2.0

Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined federal and provincial statutory income tax rates of 32.4 per cent (2005: 32.3 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

	2006	2005
Computed tax expense - statutory rates	**11.0**	7.8
Permanent differences:		
Large corporation tax expense	-	0.4
Non-taxable portion of capital and accounting gains	**(2.2)**	(3.5)
Non-taxable portion of dividends received	-	(0.2)
Adjustment to future corporate tax assets and liabilities for changes in tax laws and rates	**(3.9)**	-
Recognition of tax benefits previously not recognized	**(4.4)**	(2.7)
Other	-	0.2
	0.5	2.0

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes. Significant components of the future corporate tax assets and liabilities of the Corporation are as follows:

	2006	2005
Future corporate tax assets:		
Property, plant and equipment	**(19.2)**	(18.2)
Contingencies, other liabilities and net amounts	**(4.0)**	(5.0)
Accrued benefit liability	**(7.6)**	(7.1)
Loss carry-forward	**(11.9)**	(6.9)
	(42.7)	(37.2)
Less the valuation allowance	**7.8**	12.2
	(34.9)	(25.0)
Future corporate tax liabilities:		
Accrued benefit asset	**68.8**	58.5
Unrealized gain on derivative financial intruments	**2.0**	1.9
	70.8	60.4
Net future corporate tax liabilities	**35.9**	35.4

The Corporation has $40.8 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

2007	**2.2**
2008	**4.0**
2010	**0.7**
2014	**3.3**
2015	**12.0**
2026	**18.6**
	40.8

7 DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

	2006	2005
Balance, beginning of year	**578.7**	635.6
Deferred capital funding consolidated from Keewatin Railway Co.	**7.3**	-
Government funding for depreciable property, plant and equipment	**-**	0.7
Amortization of deferred capital funding	**(55.8)**	(57.6)
Balance, end of year	**530.2**	578.7

8 SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2006 and 2005, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

10 COMMITMENTS

A The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

2007	**17.5**
2008	**18.3**
2009	**11.7**
2010	**8.3**
2011	**8.3**
Subsequent years proportionately to 2049	**166.8**
	230.9

B As at December 31, 2006, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $5.6 million (2005: $5.7 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects.

C The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $17.7 million (2005: $19.9 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

11. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2006, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to $2.0 million.

For the year ended December 31, 2006 KRC has received $7.4 million in Deferred Capital Funding. The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of $7.9 million recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

12. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The Corporation has also used call options that give the Corporation the right but not the obligation to buy a futures contract for a specified price within a specified period of time in exchange for premium payment. It obligates the seller of an option to sell the underlying futures contract at the designated price should the option be exercised at that price. These call options can no longer be exercised should the price of the commodity exceed a trigger level for more than a specified amount of time. The foreign exchange forwards and futures are contractual agreements to either buy or sell U.S. dollars at a specified price and date in the future.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Crude swap	Dec. 31, 2006	1.560	2,016	-	572
Crude swap	Dec. 31, 2006	0.818	4,536	-	5,098
Crude swap	Dec. 31, 2007	0.800	4,536	**5,036**	5,085
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.498	2,016	**648**	743
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.780	1,008	**2**	64
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.860	1,008	**39**	-
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.799	1,008	**105**	**
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.457	2,016	**952**	690
				6,782	12,252

** This financial instrument had a negative fair value in 2005.

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.148	824	-	8
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.148	1,794	**20**	-
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.147	1,859	**22**	5
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.142	1,885	**31**	-
Foreign Exchange	Monthly in 2008	1.110	2,936	**110**	-
				183	13
				6,965	12,265

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD/USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.290	2,117	-	(273)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.277	357	-	(42)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.189	5,999	-	(182)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.170	3,730	-	(46)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.181	4,098	-	(94)
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.179	9,369	**(178)**	(254)
				(178)	(891)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2006	2005
Crude swap	Dec. 31, 2006	2.033	2,016	-	(507)
Crude swap	Dec. 31, 2006	1.850	2,016	-	(91)
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.844	1,008	**(71)**	(6)
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.870	1,008	**(101)**	-
Crude swap	Dec. 31, 2007	1.996	1,008	**(244)**	-
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.799	1,008	**	(10)
Crude swap	Dec. 31, 2008	1.945	1,008	**(53)**	-
				(469)	(614)

** This financial instrument has a positive fair value in 2006

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					2006	2005
Crude call option	Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	-	(13)
					(647)	(1,518)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2006 is $7.0 million (2005: $12.3 million) of which $5.8 million is recorded as Current assets (2005: $5.7 million) and $1.2 million as Long-term assets (2005: $6.6 million). The negative balance is $0.6 million (2005: $1.5 million) of which $0.5 million (2005: $1.2 million) is included in "Account payable and accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and $0.1 million (2005: $0.3 million) is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net loss of $0.1 million (2005: net gain of $13.5 million) on these derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

13. FAIR VALUE OF OTHER FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature.

14. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

15. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately $1.6 million (2005: $1.0 million) as "Passenger revenue" in the accompanying consolidated statements of operations and retained earnings for the year ended December 31, 2006. The Corporation also recorded non-monetary expenses of $1.5 million (2005: $1.0 million) in the accompanying consolidated statement of operations and retained earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions.

16. CONTINGENCIES

A The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgement of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The Supreme Court heard the case on May 19, 2006. The decision is still pending.

If the CTA decision is finally upheld, the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between $50 million and $100 million, an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the consolidated financial statements for a major modification of the cars.

B The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

C The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were the subject of thorough studies and corrective actions were taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well as monitor accidents that occur. The activities or properties likely to be contaminated or to cause a contamination are addressed without delay, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements. As at December 31, 2006, the Corporation believes that no environmental provision is required.

The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;
ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;
iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;
iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;
v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

D The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

17. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

18. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2006 consolidated financial statements.

Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2006

BOARD OF DIRECTORS

Paul Côté
President and Chief Executive Officer
Montreal, Quebec

Michel Crête
Montreal, Quebec

Steven Cummings
Montreal, Quebec

Angela Ferrante
Toronto, Ontario

Paul Fraser
Surrey, British Columbia

Jean-Louis Hamel
Montreal, Quebec

Wendy Kelly
Regina, Saskatchewan

Margaret MacInnis
Halifax, Nova Scotia

Lore Mirwaldt
Winnipeg, Manitoba

Donald Pettit
Vancouver, British Columbia

Timothy Reid
Toronto, Ontario

Charles Ross
London, Ontario

Kenneth Savage, CA, CFP
Fredericton, New Brunswick

Paul G. Smith
Calgary, Alberta

Louis Tremblay
Cornwall, Ontario

Donald A. Wright
Chairman of the Board
Toronto, Ontario

*The Board wishes to thank outgoing member **James J. Smith** for his important contribution.*

OFFICERS

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

Steve Del Bosco
Chief Customer Officer

Christena Keon Sirsly
Chief Strategy Officer

Carole Mackaay
General Counsel and Secretary

John Marginson
Chief Operating Officer

Denis Pinsonneault
Chief People Officer

Robert St-Jean, CA
Chief Financial and
Administration Officer

Donald A. Wright, Chairman of the Board, *is an ex officio member of each Committee of the Board.*

Paul Côté, President and Chief Executive Officer, *is an ex officio member of each Committee of the Board except for the Audit & Risk Committee.*

COMMITTEES OF THE BOARD

Audit and Risk Committee

Kenneth Savage, CA,CFP, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Louis Tremblay

Human Resources Committee

Angela Ferrante, Chair
Michel Crête
Margaret MacInnis
Lore Mirwaldt
Donald Pettit
Timothy Reid

Investment Committee

Paul Fraser, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Paul G. Smith

Corporate Governance Committee

Jean-Louis Hamel, Chairman
Angela Ferrante
Wendy Kelly
Margaret MacInnis
Lore Mirwaldt
Charles Ross

Planning and Finance Committee

Vacant, Chairman
Michel Crête
Paul Fraser
Wendy Kelly
Timothy Reid
Charles Ross
Kenneth Savage, CA, CFP
Paul G. Smith
Louis Tremblay

VIA OFFICE LOCATIONS

Headquarters and Quebec
3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic
1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario
65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6

416 956-7600

West
146-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2C7

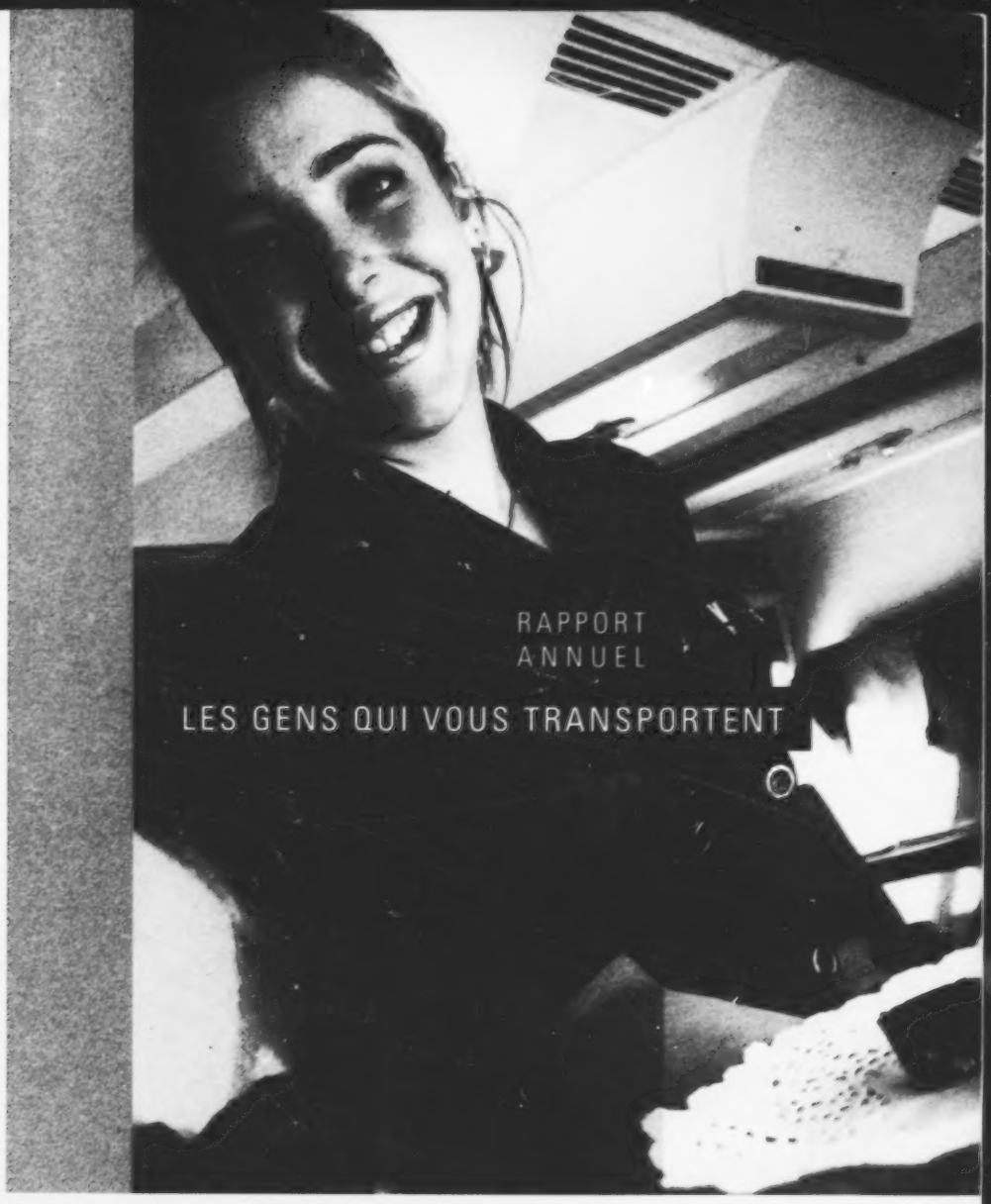
604 640-3700

www.viarail.ca

Photos: Caroline Bergeron, except pages 4, 6, 14 (left), and 35 (bottom center), Marc Dussault, page 3 (top right), 19, and 35 (top right), Jeff Chiang, page 35 (top centre), Roger Aziz

Special thanks to all the VIA employees who agreed to appear in this annual report

® Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.
™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.
Design: Sextans Printing: Gibraltar



RAPPORT ANNUEL

LES GENS QUI VOUS TRANSPORTENT

VIA Rail Canada

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

L'honorable Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2006.

DA Wright

Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

Table des matières

L'année en chiffres 1

Vue d'ensemble de la Société 2

Message du président du conseil d'administration 4

Message du président 6

La revue de l'année 8

Aller de l'avant en 2006 8

Répondre au changement 10

Harmoniser les ressources avec les besoins de la clientèle 12

Établir de solides relations avec la clientèle 13

Élaborer de nouveaux outils et stratégies de vente 14

Offrir des services améliorés 15

Être à l'écoute de la clientèle du Corridor 16

Gestion responsable 18

Harmoniser le personnel, les talents et les buts 19

Contrôler les coûts 20

Gérer le parc 22

Créer une culture de gestion rationnelle des risques 23

Un service responsable 24

Répondre aux besoins des collectivités 26

Assurer la sécurité et la sûreté 27

Exploiter un service voyageurs respectueux de l'environnement 28

Être un partenaire au sein de la collectivité mondiale 29

Gouvernance d'entreprise 30

Commentaires et analyse de la direction 31

États financiers consolidés 36

100 %

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2006 avec les données comparatives pour les années 2002 à 2005. Les résultats financiers de l'entité à détenteur de droit variable sont exclus.

	2006	2005	2004	2003	2002
Indicateurs financiers clés					
Produits	**297,1**	289,8	258,7	250,3	270,8
Charges en trésorerie[1]	**475,5**	465,7	443,8	431,4	424,2
Déficit d'exploitation	**178,4**	175,9	185,1	181,1	153,4
Dépenses en immobilisations	**14,5**	21,2	20,2	77,4	98,4
Financement de l'État[2]					
Exploitation	**169,0**	169,0	177,4	181,1	153,7
Immobilisations	**0,0**	0,7	20,2	82,4	103,4
Total du financement de l'État	**169,0**	169,7	197,6	263,5	257,1
Statistiques d'exploitation clés[3]					
Ratio des produits aux charges en trésorerie	**62,8**	62,4	58,8	58,5	64,5
Voyageurs	**4 091**	4 097	3 887	3 789	3 981
Voyageurs-milles	**874**	888	851	857	948
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille	**19,3**	19,0	20,8	21,1	16,2
Rendement	**30,3**	28,6	28,0	26,8	26,6
Trains-milles parcourus	**6 665**	6 740	6 771	6 780	6 770
Voitures-milles parcourus	**47 625**	48 614	48 396	48 682	48 262
Coefficient d'occupation moyen	**55**	55	53	53	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**131**	132	126	126	140
Ponctualité	**84**	81	70	73	84
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	**3 003**	3 059	3 027	3 051	3 054

1. Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, couru comptable de rémunération, gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.
2. Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, 27,4 millions de dollars en 2005 et 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.
3. Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 492 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2006 près de 4,1 millions de voyageurs.

NOTRE VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

NOS VALEURS

Orientation-client
Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

Respect
Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

Passion
Nous avons la passion du rail voyageurs et du rôle qu'il peut jouer dans le développement social, économique et environnemental du Canada.

NOS SERVICES

Dans l'Ouest du Canada, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport intervilles, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien*[MD], le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*[MD], qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de sa classe *Alizés*[MD] pendant la période de pointe. En outre, le *Chaleur*[MD] assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

Message du président du conseil d'administration

VIA Rail a maintenu sa position de chef de file canadien dans le secteur du transport de voyageurs en 2006, conjuguant une gestion responsable de ses ressources à un service à la clientèle et aux collectivités à la fois efficace et adapté à leurs besoins.

Cette réussite est particulièrement impressionnante étant donné les contraintes budgétaires de la Société. Dans un contexte de discussions à propos du financement d'exploitation et d'immobilisations, VIA a débuté l'année en position difficile, face à un marché des voyages hautement concurrentiel et instable, à des coûts à la hausse et à un manque à gagner prévu au chapitre du financement.

En se concentrant davantage sur le client, la Société a réagi rapidement à l'évolution des tendances et des marchés des voyages avec des services et un marketing novateurs, et a maintenu et même dépassé légèrement l'augmentation des produits enregistrée en 2005. Une gestion prudente des ressources et de nouvelles initiatives entrepreneuriales ont aidé à contrôler l'augmentation des coûts, tout en maintenant le recouvrement des coûts sur une tendance à la hausse. Ensemble, les solides produits et la gestion efficace des coûts ont permis à VIA de terminer l'année en respectant les limites du financement disponible. En soi, cette réussite n'est pas négligeable.

Parallèlement, VIA a maintenu un service de haute qualité pour les Canadiens. La ponctualité s'est améliorée, malgré une infrastructure et du matériel roulant vieillissants. Le taux de satisfaction de la clientèle demeure le plus élevé dans l'industrie. En outre, VIA Rail continue de profiter d'une réputation à titre de société figurant parmi les entreprises de transport qui inspirent le plus confiance au Canada[1].

Le conseil d'administration reconnaît que ce succès aurait été impossible sans la loyauté et l'appui des clients et des collectivités desservis par la Société, ainsi que des gens de VIA, qui démontrent tous les jours leur dévouement à l'égard des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs du Canada.

Bien que je ne sois devenu membre du conseil d'administration de VIA qu'à la fin de l'année, j'ai très vite remarqué la qualité des gens de VIA. Je tiens à offrir à toute l'équipe de VIA mes plus sincères remerciements et félicitations pour leur excellent travail en 2006.

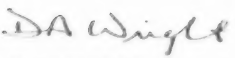
Je veux également féliciter les membres du Conseil pour leur travail dévoué pour le compte du rail voyageurs au Canada. Nous partageons un engagement commun à être un modèle d'intégrité en supervisant la Société et en faisant preuve de prévoyance dans la gestion de l'orientation stratégique des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs.

1 Résultats d'une étude du Groupe Léger et Léger inc., 2006.

C'est pourquoi je suis ravi que le conseil d'administration ait adopté un code de conduite clairement défini pour ses membres en 2006. J'appuie aussi pleinement nos efforts soutenus en vue de perfectionner les activités du Conseil au moyen d'une analyse des pratiques exemplaires en matière de gouvernance d'entreprise. Le Conseil et moi saluons et soutenons l'engagement renouvelé quant à la transparence et à l'intégrité des sociétés d'État énoncé dans la *Loi fédérale sur l'imputabilité*, qui a reçu la sanction royale en décembre 2006.

Des services ferroviaires voyageurs gérés de façon responsable et adaptés à l'évolution des besoins des voyageurs canadiens jouent un rôle important dans le développement social, économique et environnemental du Canada. VIA travaille en collaboration avec le gouvernement du Canada pour clarifier ce rôle dans l'avenir, élaborer une vision à long terme pour ces services, et évaluer les exigences de financement requises pour concrétiser cette vision.

Je suis encouragé par les excellentes relations de travail établies entre la Société et les ministères des Transports et des Finances, le Conseil du Trésor et d'autres organismes, et suis donc persuadé qu'une vision réaliste et durable sera la clé du succès soutenu des services nationaux de transport ferroviaire voyageurs du Canada.



Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

Message du président

L'élément fondamental de la stratégie d'entreprise de VIA – ainsi que le cœur et l'âme de VIA en tant qu'entreprise – est notre orientation-client. Notre succès en tant que société axée sur la « relation-client personnalisée » dépend de notre capacité d'être à l'écoute des besoins de nos voyageurs, de les comprendre et de les anticiper, d'élaborer un service qui répond à ces besoins, puis de ne ménager aucun effort pour fournir un service qui dépasse toutes les attentes.

Notre objectif est d'accroître notre clientèle fidèle et de faire de chacun de nos clients un enthousiaste du rail voyageurs.

Cette orientation fondamentale vers le client s'appuie sur ce qui distingue le rail voyageurs sur le marché, notre plus important avantage concurrentiel : la façon dont nous traitons les gens qui voyagent avec nous. Par ailleurs, puisque bon nombre des marchés traditionnels de VIA n'ont connu qu'une croissance minime depuis plusieurs années, cette orientation a été la clé qui nous a permis de relever les défis qui se sont présentés à nous en 2006. En gardant les intérêts du client au cœur de toutes nos activités, nous avons réussi à maintenir et à augmenter nos produits, notre productivité et notre recouvrement des coûts. Nous avons également réussi à gérer des ressources limitées de façon à réduire considérablement le déficit en financement prévu, tout en continuant d'offrir un service réceptif aux besoins changeants.

Plus tôt au cours de l'année, nous avons conclu une restructuration majeure de la Société afin de mieux refléter ce que nous devons accomplir pour atteindre le succès. Cette nouvelle structure harmonise l'ensemble des activités, des ressources et des gens qui ont une incidence sur le service à la clientèle en un secteur unique afin d'offrir à nos clients une expérience de voyage constante et de grande valeur. Parallèlement, elle adapte toutes les activités d'exploitation pour assurer le meilleur soutien possible de cette expérience-client.

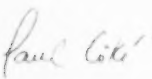
En 2006, nous avons amélioré notre démarche et nos communications interfonctionnelles dans l'ensemble de la Société et nous avons mis au point de nouveaux outils pour déterminer les besoins de notre clientèle et y répondre. Nous avons élaboré de nouvelles stratégies de marketing et de vente pour attirer davantage de clients et pour offrir un meilleur accès à nos services. Nous avons continué de perfectionner nos services actuels, comme la classe *Alizés* vers Halifax, et nous nous sommes préparés à répondre aux besoins émergents du marché en offrant de nouveaux services, comme l'Express des neiges. Nous avons également débuté une évaluation complète des services dans l'ensemble du corridor Québec-Windsor pour déterminer les possibilités et les besoins futurs du marché.

Nous avons en outre continué de nous concentrer davantage sur les talents et le savoir-faire de nos employés en mettant en place de meilleurs outils pour reconnaître et célébrer le rendement au travail, de meilleures façons de déterminer les compétences dont nous avons besoin et de meilleures possibilités de formation et chances d'avancement sur le plan professionnel.

En conséquence, nous avons maintenu le record d'achalandage enregistré en 2005 et avons de nouveau amélioré notre rendement – les produits générés par voyageur-mille. Nous avons réduit le déficit en financement, malgré la hausse constante des charges d'exploitation, laquelle est indépendante de notre volonté. Nous avons aussi augmenté le taux de satisfaction de nos clients à 98 %. En fait, la proportion de clients affirmant que nous avons non seulement répondu à leurs attentes mais que nous les avons dépassées a grimpé à 40 % en 2006, par rapport à 32 % en 2000.

Les résultats, comme toujours, attestent de l'excellence des gens de VIA Rail, qui ont déployé des efforts remarquables pour maintenir le rail voyageurs sur la bonne voie en 2006. Nos employés ont fait de VIA un chef de file reconnu pour l'excellence du service dans le secteur du transport de voyageurs au Canada.

Leurs forces extraordinaires – leur créativité, leur innovation et leur intégrité – sont les clés qui nous permettront de relever les défis rencontrés alors que nous maintenons le cap sur l'avenir. Ensemble, nous bâtissons une Société à l'écoute de la clientèle, en harmonie avec le marché évolutif et prête pour le monde de demain.



Paul Côté
Président et chef de la direction

La revue de l'année

ALLER DE L'AVANT EN 2006

VIA est forte d'une impressionnante feuille de route en ce qui a trait à la gestion des services ferroviaires voyageurs du Canada. Entre 1990 et 2006, la Société a réduit les exigences en financement d'exploitation relatives à ses services de 59 %, tout en absorbant une augmentation des coûts au cours de cette période. Cette réduction a été atteinte grâce à une croissance vigoureuse des produits (jusqu'à 108 %) et à un contrôle rigoureux des charges d'exploitation (en baisse de 14 %). Les coûts à défrayer par le public pour l'exploitation du rail voyageurs ont diminué considérablement et la qualité du service à l'échelle nationale s'est améliorée.

Tout comme de nombreuses autres entreprises, VIA a dû composer avec de nouveaux défis au cours des dernières années, dont une hausse des charges d'exploitation, particulièrement en ce qui concerne le carburant. Divers défis ont touché plus particulièrement le rail voyageurs, notamment la fluctuation de la demande et des marchés liés au voyage et la hausse des coûts découlant du vieillissement du matériel roulant et de l'infrastructure.

En 2005, VIA a lancé *Aller de l'avant*, nouvelle stratégie d'entreprise visant à faire face à ces défis. Les résultats ont été remarquables : VIA a transporté un nombre record de voyageurs au cours de l'année et enregistré une augmentation record de ses produits. Le plan sera revu en 2007.

Aller de l'avant fait du client la pierre angulaire de la mission, de la vision et des valeurs de VIA, et définit six principaux buts de l'entreprise. Ces buts offrent un cadre axé sur la clientèle pour gérer les effectifs et les ressources de VIA, s'adapter aux nouvelles réalités du marché et répondre aux besoins des clients et des collectivités desservis par VIA.

ALLER DE L'AVANT – BUTS DE L'ENTREPRISE

> La sécurité
Travailler à fournir un environnement sécuritaire à notre clientèle, à nos collègues et au grand public.

> Les gens
Travailler ensemble afin de créer un climat de travail favorisant un engagement passionné qui permette la réalisation de notre vision et le succès commercial de VIA.

> Le service
Offrir de façon constante à nos clients des expériences de voyage qui atteignent l'excellence et dépassent leurs attentes.

> La croissance
Saisir les occasions d'offrir des produits et services novateurs dans tous les marchés que nous desservons.

> L'entrepreneuriat
Devenir de plus en plus autosuffisants en améliorant continuellement la productivité et en accroissant le ratio de rentabilité pour toutes les liaisons ferroviaires.

> L'environnement
Structurer activement nos activités de façon à répondre aux besoins de nos clients d'une manière respectueuse de l'environnement, tout en aidant le Canada à remplir son engagement dans le cadre de l'accord de Kyoto.

Aller de l'avant

Répondre au changement

Les marchés des voyages au Canada et l'ensemble de l'industrie des voyages ont changé au cours des dernières années. Dans les années 90, les marchés ont rapidement pris de l'expansion et VIA a suivi ou dépassé cette croissance chaque année. En 2003, un certain nombre d'événements imprévisibles tels le SRAS, la guerre en Irak et la dépréciation du dollar américain ont eu un effet négatif sur les marchés des voyages. Bien que les marchés intérieurs soient actuellement en période de reprise et ont presque atteint le niveau de 2002, les pressions financières ont causé bon nombre de faillites, de restructurations majeures et de consolidations de services dans toute l'industrie.

Parallèlement, les tendances liées aux voyages ont changé en conséquence de la concurrence accrue des autres pays comme destinations touristiques internationales, de la baisse globale des voyages au Canada en provenance des États-Unis et du déclin des longs parcours au profit de voyages plus courts. Les tendances de comportements d'achat des consommateurs ont aussi évolué, surtout en conséquence des technologies par Internet. Les consommateurs continuent de délaisser peu à peu les achats faits auprès d'intermédiaires traditionnels de l'industrie des voyages et optent plutôt pour des outils de voyage trouvés dans le Web, lesquels offrent des options pratiques et personnalisées de réservation et de planification de voyages.

VIA a connu un bon rendement pendant cette période en réagissant rapidement aux fluctuations du marché, et a enregistré une croissance de ses produits et de son achalandage. Malgré une concurrence intense, VIA a maintenu son rendement en 2006; elle y est parvenue en perfectionnant continuellement ses stratégies et ses outils de marketing pour attirer de nouveaux voyageurs et fidéliser sa clientèle, tout en cernant des possibilités d'offrir de meilleurs services à valeur ajoutée dans des marchés clés.

HARMONISER LES RESSOURCES AVEC LES BESOINS DE LA CLIENTÈLE

En février 2006, VIA a restructuré son organisation pour mieux harmoniser ses ressources avec son orientation principale, c'est-à-dire répondre aux besoins de ses clients et dépasser leurs attentes. Le nouveau service Orientation-client définit clairement les responsabilités et les activités qui contribuent directement à l'expérience-client. Un service Exploitation unifié dynamise les efforts visant l'excellence opérationnelle en harmonisant toutes les ressources liées à l'exploitation de trains voyageurs, notamment l'exploitation ferroviaire, la maintenance, la sécurité et la sûreté.

Le nouveau service Orientation-client intègre le processus d'élaboration et de prestation de services à l'intention des clients de VIA, tant en ce qui a trait aux études de marché, à la conception de produits et de services, aux ventes et au marketing, qu'à la prestation de services à bord des trains, dans les gares de VIA, dans les bureaux des ventes par téléphone et dans le Web. En établissant des liens plus directs entre les attentes des clients, la mise au point de produits et la prestation de services, VIA a précisé son orientation d'entreprise et est désormais en meilleure position pour assurer la cohérence entre les attentes des clients et leurs expériences réelles.

Bien que la nouvelle structure clarifie les rôles et les responsabilités pour les activités connexes, VIA continue de mettre l'accent sur l'importance des équipes interfonctionnelles, ces groupes de travail qui réunissent des gens de différents services et secteurs.

VIA a lancé le concept des équipes interfonctionnelles en 2001, quand quatre équipes régionales des services sont devenues responsables de toutes les activités de VIA dans les régions de l'Est, de l'Ouest et du Sud-ouest de l'Ontario, ainsi que dans la région allant de l'est de Toronto à Québec. Ces équipes sont responsables de tous les résultats liés aux services et aux produits qu'elles gèrent, y compris le recouvrement des coûts, la ponctualité et le taux de satisfaction de la clientèle. Elles offrent une fondation pour la collaboration et le travail d'équipe nécessaires aux services voyageurs et, comme elles sont près de leurs marchés, elles peuvent anticiper les besoins des clients et dépasser leurs attentes.

Aller de l'avant
> Orientation-client
Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

L'approche interfonctionnelle sur laquelle reposent les équipes des services est aussi d'une importance cruciale pour la gestion des dossiers qui touchent divers paliers de l'entreprise et qui exigent la collaboration de tous au sein de la Société. En plus des quatre équipes des services, il existe 14 équipes interfonctionnelles au sein de VIA à l'heure actuelle, dont deux ayant été créées en 2006, soit le Comité sur l'accessibilité et le Comité sur la gestion des risques. Ces groupes réunissent les perspectives et les compétences nécessaires pour déterminer les problèmes et les possibilités, étudier des solutions et de nouvelles idées et agir rapidement, le tout en se fondant sur une pleine compréhension de l'incidence de leurs décisions sur le client.

ÉTABLIR DE SOLIDES RELATIONS AVEC LA CLIENTÈLE

Le Programme de récompense VIA Préférence a célébré son 10e anniversaire en 2006. Conçu pour fidéliser la clientèle, le Programme permet aux membres d'accumuler des points échangeables contre des voyages en train gratuits et de recevoir périodiquement des offres spéciales. Le Programme VIA Préférence, qui compte près d'un demi-million de membres, est toujours en pleine croissance.

Comme la fidélisation de la clientèle est devenue un élément clé de la Société, VIA mise sur son Programme VIA Préférence pour renforcer et gérer ses relations avec la clientèle. En novembre 2006, VIA a lancé la première phase d'une nouvelle technologie de profils-clients qui utilise à la fois l'information contenue dans la base de données sur les clients membres du Programme VIA Préférence et celle obtenue par le biais de RESERVIA, son système de réservation par Internet. Grâce à cette technologie, les agents de ventes au comptoir et par téléphone ont accès instantanément au profil du client au moment de faire les réservations. Ils peuvent ainsi comprendre les besoins particuliers du client et leur offrir un service plus personnalisé, notamment des produits correspondant à leurs habitudes et à leurs préférences de voyage. En 2006, les agents de ventes de VIA ont pu profiter de mises à niveau technologiques complètes et de services de télécommunications et de réseau améliorés, ce qui leur a permis de répondre plus rapidement et plus efficacement aux demandes de la clientèle.

Aller de l'avant

> Le service

Offrir de façon constante à nos clients des expériences de voyage qui atteignent l'excellence et dépassent leurs attentes.

La technologie de profils-clients fait partie intégrante d'une stratégie d'entreprise qui a été conçue pour aider VIA à devenir une organisation à « relation-client personnalisée », c'est-à-dire une entreprise qui mise sur une relation plus humaine avec ses clients et qui s'efforce de comprendre et de combler les besoins particuliers de chaque client.

Sur une plus vaste échelle, cette technologie constitue la priorité du nouveau service Orientation-client, car elle intègre tous les aspects de la planification des services, du marketing et de la prestation des services qui visent à offrir à la clientèle une expérience de voyage uniforme, unique et de grande valeur. Les efforts déployés pour attirer et assurer la formation et le perfectionnement des gens possédant les talents requis – soit les compétences clés de VIA à titre d'entreprise misant sur l'orientation-client – sont essentiels à cette approche et constituent la clé du succès pour entretenir et consolider les relations avec la clientèle.

ÉLABORER DE NOUVEAUX OUTILS ET STRATÉGIES DE VENTE

Comme VIA est limitée sur le plan de l'expansion si l'on considère l'état actuel du réseau et des services, elle doit compter sur une augmentation des ventes – en particulier les ventes de produits et de services les plus lucratifs – pour maintenir et accroître ses revenus.

En 2006, les bureaux des ventes par téléphone ont élaboré une stratégie de vente plus proactive, qui vise à mieux tirer avantage des communications avec les clients pour leur offrir des services de très haute qualité et les inciter à voyager davantage avec VIA. De plus, pour s'assurer d'une croissance continue, la Société a recours au marketing interentreprises, pour accroître ses ventes auprès des entreprises clientes, et aux partenariats avec des voyagistes et des agences de voyage.

Que ce soit pour la clientèle individuelle ou la clientèle d'entreprise, l'accès à l'information et les réservations par Internet deviennent essentiels. VIA a fait figure de pionnière en offrant ce type d'outils en ligne à sa clientèle. D'ailleurs, les ventes effectuées par le truchement d'Internet représentent actuellement 33 % du chiffre d'affaires de VIA, un taux record.

VIA, considérant que les services en ligne jouent un rôle important sur le plan de l'expérience totale du client, a amorcé une révision complète de son site Web en 2006 et mettra cette refonte en application dès 2007. De plus, VIA offre maintenant de nouvelles options de paiement en ligne, dont les cartes de crédit virtuelles et le service INTERAC en ligne, afin d'assurer à sa clientèle des transactions plus efficaces, plus pratiques et plus sécuritaires.

OFFRIR DES SERVICES AMÉLIORÉS

VIA continue d'examiner les possibilités de rehausser la valeur des services ferroviaires existants et d'exploiter de nouveaux services qui lui permettraient d'accroître ses produits.

Le service Internet sans fil, qui avait été présenté à la clientèle à titre d'essai en 2005, a été lancé dans tous les trains du Corridor en 2006. Il s'agit ici de la première mise en œuvre commerciale de la technologie Wi-Fi dans des trains voyageurs en Amérique du Nord. La technologie Wi-Fi, qui a été développée grâce à un partenariat avec le fournisseur de services Parsons, est un exemple de l'engagement de VIA à dépasser les attentes de ses clients en offrant un service qui rend leurs déplacements plus agréables, relaxants et productifs.

À la suite de commentaires des clients, de nouveaux horaires de trains ont été établis dans le Corridor afin d'améliorer le service entre Montréal et Québec. De plus, VIA a ajouté un nouveau voyage aller-retour entre Montréal et la gare Fallowfield à Ottawa. La période de pointe des trains de la liaison Toronto-Niagara Falls a été prolongée en 2006. De plus, en association avec Fallsview Casino Resort et la vinerie Peller Estates, VIA a ajouté un train doté d'une voiture-casino où sont offertes des séances d'apprentissage sur le casino, une première au Canada. À bord, les voyageurs peuvent se détendre et profiter d'une dégustation de vins, gracieuseté de la vinerie Peller Estates, tout en apprenant les rudiments du poker ou du blackjack avec un croupier professionnel du Fallsview Casino Resort.

Aller de l'avant
> La croissance
Saisir les occasions d'offrir des produits et services novateurs dans tous les marchés que nous desservons.

Au Canada atlantique, à bord de l'*Océan*, le service en classe *Alizés, Une expérience d'apprentissage dans les Maritimes*, qui offre des activités éducatives et une cuisine régionale, a connu un vif succès auprès de la clientèle au cours de sa première saison en 2005. Le service a été amélioré et perfectionné pour sa deuxième année, et la période de pointe de la liaison Montréal-Halifax a été prolongée.

S'inspirant de la populaire classe *Bleu d'Argent* à bord du *Canadien*, l'équipe des Liaisons de l'Ouest a travaillé, au cours de l'année 2006, à la planification d'un nouveau produit de tourisme estival qui sera offert en 2007 à bord du train assurant la liaison Winnipeg-Churchill. En outre, l'équipe a mis en place une nouvelle liaison hivernale entre Edmonton et Jasper, liaison assurée pendant 15 semaines à compter de janvier 2007 : l'Express des neiges, conçu en partenariat avec le Bassin de Marmot et la ville de Jasper. Le service offre des escapades de fin de semaine aux amateurs de ski, de planche à neige, et de plein air tout en soutenant l'économie touristique de la région pendant l'hiver.

ÊTRE À L'ÉCOUTE DE LA CLIENTÈLE DU CORRIDOR

L'année 2006 a également marqué le 150e anniversaire du rail voyageurs dans le centre du Canada. Le trajet qui a débuté en 1856 par un voyage en train de 14 heures entre Toronto et Montréal est devenu la liaison la plus achalandée de VIA, avec quelque 400 trains qui circulent dans le corridor Québec-Windsor chaque semaine.

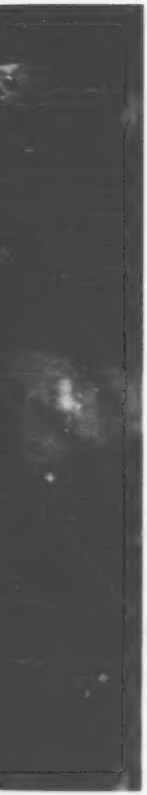
Pour s'assurer que le rail voyageurs continue d'évoluer tout en offrant la meilleure valeur possible aux voyageurs du Corridor, VIA a entrepris en 2006 une analyse poussée des aspects du rail voyageurs qui comptent le plus aux yeux de la clientèle. En plus de la ponctualité et de la qualité des services dans les trains, il en est ressorti que le rapport qualité-prix était l'un des plus importants avantages offerts aux clients du Corridor. S'appuyant en partie sur les résultats de cette recherche, VIA a inauguré de nouvelles stratégies d'établissement des prix pour ses liaisons entre Montréal et Québec, entre Montréal et Toronto, de même qu'entre Toronto et Ottawa. Cette nouvelle initiative s'est avérée être l'une des plus efficaces au chapitre de la croissance en 2006.

Forte du succès qu'a connu cette initiative, VIA a amorcé les premières étapes d'une révision complète de tous les services offerts dans le Corridor. Cette révision comprendra une évaluation prévisionnelle complète, visant à déterminer comment le rail voyageurs doit évoluer afin de combler les besoins réels des clients du Corridor et de s'adresser à une clientèle élargie.

Dans le cadre de cette révision, un grand nombre d'outils novateurs seront utilisés pour réaliser une étude de marché, dont un projet-pilote proposant le recours à la technologie Internet pour recueillir les commentaires des clients. De nouveaux outils Internet permettront aux spécialistes des études de marché de réaliser des panels en ligne pour obtenir des commentaires, tout en simplifiant les processus d'étude de marché, de la collecte des données et de l'analyse des résultats. Le fait d'expérimenter cette nouvelle approche permettra à VIA d'apprécier la valeur de la nouvelle technologie et de trouver la façon de l'intégrer dans sa stratégie globale d'étude de marché.

En 2006, VIA a pu maintenir et même améliorer légèrement le taux élevé de satisfaction de sa clientèle obtenu au cours des dernières années. Depuis 2000, la satisfaction générale est demeurée à 96 % et plus, et a même atteint 98 % en 2006. La proportion des clients satisfaits qui affirment que VIA a dépassé leurs attentes a augmenté de façon constante depuis l'année 2000.

Gestion responsable



Harmoniser le personnel, les talents et les buts

Le plan Aller de l'avant de VIA dépend de la compréhension, des talents, et de la créativité dont le personnel fait preuve dans son travail, ainsi que des possibilités qui lui sont offertes pour contribuer réellement au succès de VIA.

VIA a fait du dialogue avec ses employés une priorité, en se lançant avec eux dans des discussions significatives relatives à la vision, à la mission, aux valeurs et aux buts de la Société, en tenant tout le personnel au courant des défis commerciaux, et en apportant une rétroaction honnête aussi bien sur le rendement individuel que sur celui de la Société. Au cours de 2006, VIA a continué d'améliorer sa façon de consulter les employés par l'intermédiaire de sondages, d'assemblées locales et de discussions informelles. La Société a également demandé aux employés d'identifier quel type de renseignements ils souhaitaient obtenir, et quelle serait la façon optimale de les présenter. Par la suite, VIA a procédé à une restructuration complète des outils utilisés pour communiquer avec ses employés, tels que le journal des employés, les bulletins et les notes de service des cadres supérieurs.

En 2006, VIA a également renforcé son Programme de reconnaissance des employés, et un nouveau programme de reconnaissance, mettant l'accent sur les contributions des employés au succès de VIA en tant qu'entreprise axée sur la clientèle, est en cours d'élaboration.

VIA a commencé à modifier la manière dont elle gérait ses ressources humaines en 2004, en transformant la fonction des RH qui est passée d'un rôle largement administratif à un rôle plus stratégique dans le perfectionnement des talents du personnel de VIA, et en harmonisant ces talents avec les buts stratégiques de la Société. Le processus d'embauche, de formation, de promotion, et de récompense des talents est géré de manière rigoureuse, ce qui permet de créer une entreprise au sein de laquelle chaque employé peut connaître le succès en employant ses talents créatifs et innovateurs à assurer le succès du rail voyageurs.

Aller de l'avant

> Les gens

Travailler ensemble afin de créer un climat de travail favorisant un engagement passionné qui permette la réalisation de notre vision et le succès commercial de VIA.

En 2006, VIA a identifié onze compétences clés lui permettant d'accorder une importance particulière à la gestion des talents. Chaque compétence – par exemple, empathie et écoute, travail d'équipe et apprentissage collectif, et créativité et ressource dans la résolution de problèmes – associe les connaissances, les attitudes et les compétences dont la Société a besoin pour réussir en tant qu'entreprise axée sur la clientèle. Ces compétences offrent également une structure précieuse pour aider les employés à poursuivre leur propre cheminement de carrière et leur perfectionnement professionnel à VIA Rail.

Les compétences clés ont été intégrées aux politiques d'embauche, aux programmes de formation et de perfectionnement, aux plans de carrière et aux plans de relève, et à la gestion du rendement de VIA. Les employés cadres se sont livrés à un exercice d'auto-évaluation sur les compétences, auto-évaluation qui a par la suite été incorporée au processus d'évaluation de fin d'année. En 2007, tous les cadres produiront des plans de perfectionnement personnalisés reflétant ces évaluations.

Des modules de cours relatifs aux compétences sont maintenant compris parmi le nombre grandissant d'outils de formation en ligne à la disposition des employés, soit depuis les ordinateurs de leur poste de travail, ou de la maison, soit par l'intermédiaire de salles de classe bien équipées dédiées à la e-Formation.

VIA a également élaboré e-Carrières, un service de recrutement et de perfectionnement professionnel en ligne qui est accessible aussi bien aux employés qu'aux candidats à un emploi venant de l'extérieur. E-Carrières constitue un outil important pour soutenir les efforts de VIA en vue d'attirer des personnes, une énergie et des idées nouvelles vers la Société, en encourageant le recrutement et le perfectionnement du personnel possédant les bons talents et les connaissances adéquates, propices à l'avenir de VIA.

Au printemps 2006, VIA a présenté un Programme d'avantages sociaux flexibles à l'intention des employés cadres. Cette initiative a permis à la Société d'offrir un programme d'avantages hautement concurrentiel bien adapté aux besoins personnels des employés, qui permet en même temps de contrôler les coûts toujours croissants associés aux régimes d'avantages sociaux collectifs.

CONTRÔLER LES COÛTS

Bien qu'elle ait connu une hausse des principales charges d'exploitation, VIA a su conserver un recouvrement des coûts aussi important que celui enregistré en 2005 et s'est même légèrement améliorée à ce chapitre. Le ratio des produits aux charges du rail voyageurs, qui se situe à 63 %, a augmenté de plus de 117 % au cours des 16 dernières années.

À l'échelle de l'entreprise, les employés ont contribué à maintenir ce rendement en contrôlant les coûts et en augmentant leur productivité dans l'ensemble des activités de VIA. Les programmes de motivation et de gestion du rendement de VIA, qui sont le prolongement d'une pratique adoptée en 2005, ont encouragé et récompensé le personnel cadre ayant assuré un contrôle efficace des coûts et favorisé un bon rendement sur le plan des produits.

La technologie s'avère un moyen particulièrement efficace pour contrôler les coûts. Les technologies de réservation et d'achat par Internet ont permis à VIA de réduire ses coûts de façon considérable tout en rendant l'accès aux services ferroviaires plus simple et efficace pour les clients et les partenaires de VIA. En 2006, VIA a élaboré une plateforme de distribution Web destinée aux consommateurs et à ses partenaires de l'industrie des voyages. Toutes les agences de voyages des États-Unis ont adopté cette plateforme, et la plupart des agences de voyages canadiennes emboîteront bientôt le pas. On s'attend à ce que cette amélioration permette à la Société d'économiser plus d'un million de dollars par année.

Bâtir des alliances stratégiques constitue l'une des priorités de notre entreprise nouvellement restructurée, car elles permettent à VIA de partager avec ses partenaires les coûts liés à la création de nouveaux services, à l'amélioration des services existants, et au déploiement des efforts de marketing. Par exemple, VIA a terminé en 2006 la mise en œuvre du service Internet sans fil à l'intention de ses clients à bord de tous les trains parcourant le Corridor, et le fournisseur du service a assumé les frais d'implantation de la technologie. Ce service permet aux clients de profiter de plus de commodités et d'une meilleure valeur sans accroître les charges d'exploitation de VIA.

Les partenariats stratégiques conclus avec les voyagistes, les agences de voyages et diverses associations constituent également de précieux outils permettant le contrôle des coûts, et ont conservé autant d'importance en 2006. Grâce à son partenariat avec Brewster Transportation, VIA a établi une présence commerciale en Chine, l'un des plus importants marchés en émergence pour les voyages au Canada. VIA continue de collaborer avec la Commission canadienne du tourisme, les associations touristiques locales et régionales, ainsi qu'avec les chambres de commerce locales. Ces partenariats amènent VIA à partager l'expertise et les ressources nécessaires pour accéder à de nouveaux marchés et pour les développer, tout en lui permettant d'appuyer l'industrie touristique canadienne dans son ensemble.

Aller de l'avant

> L'entrepreneuriat

Devenir de plus en plus autosuffisants en améliorant continuellement la productivité et en accroissant le ratio de rentabilité pour toutes les liaisons ferroviaires.

Une autre stratégie s'est révélée un outil important en matière de contrôle des coûts au cours des dernières années. Il s'agit de la couverture du carburant. Le carburant diesel est au cœur des activités de VIA et représente 93 % de la consommation totale d'énergie de l'entreprise. Depuis plus d'une décennie, la Société applique une stratégie de couverture régie par des ententes conclues avec des établissements financiers en ce qui concerne les niveaux de prix associés à ce produit essentiel. Cette stratégie de gestion des risques offre une protection contre les fluctuations considérables des prix, et a également permis à l'entreprise de réaliser d'importantes économies, soit 27 millions de dollars depuis 1996, dont plus de 4 millions de dollars en 2006 seulement.

GÉRER LE PARC

VIA utilise ses fonds limités des dépenses en immobilisations pour maintenir un service voyageurs fiable et efficace. Parallèlement, VIA prend les mesures nécessaires pour se préparer pour l'avenir, et ce, en déterminant et en planifiant les renouvellements et les améliorations de matériel roulant requis pour continuer à offrir des services au cours des prochaines années, ce qui nécessitera un important investissement en immobilisations.

VIA a terminé d'assembler et de modifier dans les délais fixés le dernier des trains Renaissance, juste à temps pour l'été, une période achalandée. Avec ces nouvelles voitures, l'*Océan* qui effectue la liaison Montréal-Halifax est maintenant entièrement composé de matériel roulant Renaissance en période de pointe, ce qui assure l'uniformité et la constance des expériences de voyage dans le Canada atlantique.

Le nouveau matériel roulant a remplacé une rame de 21 voitures qui a fait l'objet d'une redistribution dans l'Ouest pour entrer dans la composition du *Canadien*. Cette rame supplémentaire à Vancouver a permis au train transcontinental, le produit phare de VIA, d'assurer ses départs aux heures prévues.

VIA élabore également des plans en vue d'une remise à neuf complète de l'intérieur des voitures du parc en acier inoxydable utilisées pour assurer le service transcontinental de l'Ouest. Un processus de reconfiguration, entamé en 2005 par le biais d'un concours de design, a eu pour résultat la création d'une maquette de grandeur nature partiellement fonctionnelle représentant une chambre de voiture-lits repensée. Le nouveau modèle offre de nombreux avantages pour les clients, dont des sièges orientés vers l'avant, des commandes de chauffage et de conditionnement d'air ainsi que des fenêtres plus grandes, et selon les plans de conception, chaque voiture serait dotée d'une chambre accessible en fauteuil roulant. Ce projet, qui nécessite un financement d'immobilisations pour être exécuté, concernerait toutes les voitures Parc et les voitures-lits de ces rames.

Bien que les fonds destinés à l'amélioration du matériel roulant existant soient extrêmement limités, VIA a pu procéder à une révision générale de 2,3 millions de dollars du matériel roulant en acier inoxydable utilisé dans le corridor Québec-Windsor. En 2006, dix voitures VIA 1 faisant partie de ce parc ont fait l'objet de modifications afin d'en harmoniser l'intérieur avec celui des voitures VIA 1 plus spacieuses et plus confortables du parc LRC (léger, rapide, confortable), également utilisées dans le Corridor. Toutes ces démarches permettent d'offrir un service plus uniforme à tous les voyageurs de la première classe dans le Corridor. En 2007, VIA compte effectuer une révision générale de dix voitures de la classe *Confort* du parc de voitures en acier inoxydable, améliorer leur intérieur et rendre les sièges plus confortables pour les clients.

Comme le parc de voitures LRC vieillit aussi, ce qui entraîne une fiabilité réduite et des coûts de maintenance accrus, VIA a également pris les mesures préparatoires nécessaires en ce qui concerne le renouvellement ultérieur du parc. VIA planifie entreprendre un important projet de remise à neuf qui prolongera la vie utile de ce matériel roulant de 15 à 20 ans et qui coûtera moins cher que l'achat de nouveau matériel roulant. On a terminé la création d'un prototype en 2006, et il sera mis en service aux fins d'essais en 2007. Tout autre progrès relatif à ce projet nécessitera un financement d'immobilisations.

Un prototype de remise à neuf des locomot[illegible]F-40 de VIA, construites par General Motors, a également été élaboré en 2006. [illegible]es plus anciennes locomotives de l'entreprise, en service depuis les années 80, a été complètement démontée, puis reconstruite de part en part afin d'y intégrer une technologie et des composants de pointe. Cette locomotive entièrement remise à neuf offre 200 chevaux-vapeur additionnels et une consommation de carburant réduite, et ce, à la moitié du coût d'achat d'une nouvelle locomotive. Le prototype sera mis en service aux fins d'essais en 2007. La remise à neuf des 53 autres locomotives F-40 nécessitera un financement d'immobilisations.

CRÉER UNE CULTURE DE GESTION RATIONNELLE DES RISQUES

VIA Rail renforce son approche face à la gestion des risques en mettant l'accent sur le besoin d'intégrer cette gestion à titre de point central dans tous ses processus de gestion à l'échelle de l'entreprise. Dans un contexte commercial toujours plus complexe et en évolution rapide, il est essentiel pour la Société de définir les événements et difficultés pouvant survenir et avoir un effet sur la fiabilité de ses services, et de s'assurer que les mesures appropriées sont prises pour réduire au minimum les risques connexes. Parmi les difficultés pouvant survenir, on compte notamment la détérioration de l'infrastructure ferroviaire, qui réduirait la capacité de VIA à faire preuve de ponctualité, et la hausse soudaine des prix du carburant, qui accroîtrait de façon considérable les charges d'exploitation de VIA.

En ce qui a trait aux décisions relevant du conseil d'administration, la gestion des risques est abordée par le Comité de la vérification et des risques, qui contrôle les procédures pour déterminer les principaux risques courus par l'entreprise et qui évalue les mesures prises pour les gérer et les atténuer.

En 2006, VIA a créé une équipe interfonctionnelle en vue d'accroître l'accent mis sur la gestion des risques et d'assurer son intégration dans toutes les activités de gestion, notamment les processus liés à la stratégie et à la planification budgétaire, les procédés de vérification internes et externes, ainsi que les processus clés, tels que la planification en matière de sécurité et de sûreté, les activités de gestion environnementale et la planification des projets d'immobilisations. Le nouveau Comité sur la gestion des risques accroîtra et maintiendra le degré de sensibilisation et l'intérêt de l'équipe de direction de VIA en ce qui concerne la gestion des risques, et ce, en présentant chaque année une étude à jour sur l'évaluation des risques menée à l'échelle de l'entreprise, en réalisant une analyse « d'écart » relative aux risques majeurs pour déterminer si de nouvelles mesures doivent être prises, et en contrôlant toutes les initiatives de gestion des risques.

La restructuration de 2006 a également donné lieu à la fusion des groupes responsables de la santé et de la sécurité, de l'environnement, et du contrôle de la qualité. Le nouveau groupe Gestion intégrée des risques est chargé d'aider les employés à porter un intérêt systématique à la gestion des risques et à adopter une approche tout aussi méthodique à cet égard dans leurs activités professionnelles quotidiennes.

Un service responsable

La gestion responsable du rail voyageurs implique la gestion des résultats financiers, et bien plus encore.

Depuis sa création, le rail voyageurs a favorisé l'essor de la société canadienne en contribuant de façon essentielle à la croissance et au développement des collectivités, à la prospérité de l'infrastructure économique du pays, et au bien-être et à la qualité de vie des Canadiens. Il continue de jouer, dans la vie des Canadiens ainsi qu'au sein des collectivités et des sociétés, un rôle allant au-delà des états financiers.

Ce rôle unique implique une part importante de responsabilités. VIA a ces responsabilités à cœur et les assume au quotidien.

Les activités de VIA, comme celles de toute société, ont un effet non seulement sur la vie des clients, mais aussi sur une multitude de personnes, de collectivités et de groupes d'intérêt. Pour gérer de façon responsable, il est nécessaire de reconnaître que VIA Rail ne pratique pas ses activités en vase clos; VIA est rattachée à la société qu'elle sert et s'efforce d'être une bonne entreprise citoyenne, en tenant compte des conséquences de ses activités sur les autres au moment de prendre des décisions en matière de gestion et en agissant avec intégrité et respect envers toutes les parties prenantes concernées par ses activités.

Aller de l'avant

> Passion

Nous avons la passion du rail voyageurs et du rôle qu'il peut jouer dans le développement social, économique et environnemental du Canada.

RÉPONDRE AUX BESOINS DES COLLECTIVITÉS

Perçue par les Canadiens comme une icône nationale, VIA s'engage à offrir un service qui reflète toutes les facettes de la société multiculturelle et diversifiée du Canada et qui répond à ses besoins.

À titre d'institution fédérale, VIA joue un rôle important dans la promotion de la dualité linguistique du Canada. La Société s'engage à servir les voyageurs dans la langue officielle de leur choix, à rédiger toutes ses communications internes et externes en français et en anglais, et à utiliser ces deux langues dans ses pratiques commerciales. En 2006, année où VIA a transporté 4,1 millions de voyageurs, seulement six plaintes ont été déposées au Commissariat aux langues officielles. Elles ont toutes fait l'objet d'une enquête, et des mesures correctives ont été prises pour s'assurer que VIA continue d'offrir un service de qualité dans les deux langues officielles.

En répondant à la demande des gens et des collectivités dans des circonstances difficiles, VIA comble également des besoins que seul le rail voyageurs est en mesure de satisfaire. En 2006, VIA a collaboré étroitement avec les gouvernements fédéral et provincial pour aider les Canadiens à échapper à la violence au Liban. Tandis que les avions transportant des Canadiens de retour au pays arrivaient à Montréal et à Toronto, VIA offrait un service de transport gratuit aux personnes et aux familles devant parcourir un dernier tronçon pour rentrer à la maison. Les efforts extraordinaires fournis par les employés de VIA pendant cette crise ont été soulignés par plusieurs, notamment la Croix-Rouge et le gouvernement de l'Ontario.

Aller de l'avant
> Respect
Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

VIA est aussi reconnue comme étant un chef de file de l'industrie qui travaille avec les personnes handicapées en vue d'offrir des services de transport leur étant accessibles. En 2006, VIA a créé une nouvelle équipe interfonctionnelle sur l'accessibilité (Comité sur l'accessibilité) en regroupant les ressources et l'expertise trouvées dans l'ensemble de l'entreprise pour s'assurer qu'elle continue d'offrir un service accessible et adapté aux besoins. L'une des priorités majeures de ce Comité était d'établir un groupe consultatif externe permettant à VIA d'entamer plus facilement un dialogue avec les groupes de clients concernés et présentant des besoins spéciaux.

À de nombreuses occasions dans son histoire, VIA a fourni des services spéciaux aux groupes et aux communautés dignes de reconnaissance au Canada. En juin 2006, VIA a mis en service le train Redress Express qui a transporté de Vancouver à Ottawa des Sino-Canadiens s'étant vu imposer la taxe d'entrée, accompagnés de leurs familles et de leurs descendants. Le but de ce voyage était de se rendre à la Chambre des communes pour y entendre des excuses historiques présentées à leur endroit.

Finalement, en novembre 2006, VIA a mis en service deux trains uniques à l'occasion du jour du Souvenir. Entre 1942 et 1948, quelque 40 000 épouses de guerre et 20 000 enfants ont quitté le continent européen et la Grande-Bretagne pour venir s'établir au Canada, et ont touché le sol canadien pour la première fois à Halifax. Le Train des épouses de guerre a transporté à Halifax des centaines d'épouses de guerre provenant de partout au pays, ainsi que les membres de leurs familles, pour qu'ils prennent tous part à des célébrations spéciales soulignant leur rencontre. Après ces célébrations, le Train des troupes a honoré les anciens combattants canadiens en conduisant ces derniers et leurs familles de Halifax à Ottawa afin d'assister aux cérémonies du jour du Souvenir dans la capitale.

ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ

Tous les employés de VIA reconnaissent que la sécurité et la sûreté constituent la priorité des voyageurs et qu'elles ne peuvent jamais être tenues pour acquises. Au chapitre de la sécurité, VIA possède l'un des meilleurs dossiers de l'industrie, preuve tangible de nos efforts constants pour améliorer les procédés de sécurité et demeurer vigilants sur le plan de la sûreté.

VIA a élaboré et mis en œuvre un système complet de gestion de la sécurité en 2001, intégrant ainsi des règles, des procédés et des responsabilités en matière de sécurité, et faisant de la sécurité une priorité pour chaque employé. Ce système fait régulièrement l'objet de vérifications par Transports Canada, et les employés continuent d'examiner ledit système de façon constante en vue de suggérer des améliorations à apporter et de fournir des commentaires qui nous sont essentiels. Comme en 2005, les objectifs de sécurité et les mesures de rendement ont été adaptés à la stratégie d'entreprise de VIA pour 2006 et ont été intégrés à cette dernière. De plus, le rendement en matière de sécurité est constamment évalué par les Comités de santé et de sécurité dans tous les principaux établissements de VIA, partout au Canada. Ces Comités examinent les rapports annuels sur la sécurité, ainsi que les données dont on dispose régulièrement sur le rendement en matière de sécurité, pour établir des objectifs précis destinés à améliorer la sécurité de l'environnement de travail et pour relever les points qui requièrent l'attention des cadres supérieurs.

Aller de l'avant
> La sécurité
Travailler à fournir un environnement sécuritaire à notre clientèle, à nos collègues et au grand public.

L'une des parties intégrantes du Système de gestion de la sécurité est la base de données Évaluation des dangers et stratégies de contrôle des risques, qui a été revue et mise à jour au début de 2006. Cette base de données est consultée par les chefs de service pour définir et atténuer les situations impliquant des risques pour les clients, les collectivités ou les employés. VIA a élaboré un nouveau programme de prévention des risques à l'aide de cette base de données, ainsi qu'un nouveau programme de formation à l'intention de ses employés et de ses Comités de santé et de sécurité.

À la demande des employés, VIA a lancé un programme d'immunisation contre la grippe à l'automne 2005. VIA a poursuivi ce programme à l'automne 2006 en offrant sans frais des vaccins antigrippaux à tous les employés de l'entreprise intéressés. Parallèlement, le Comité de planification contre la pandémie, créé en 2006, a concentré ses efforts sur l'élaboration et le suivi d'une approche proactive visant à réduire les risques courus par VIA en cas de pandémie de grippe au Canada et à assurer qu'un plan d'intervention rapide soit en place si une telle pandémie avait lieu.

Une équipe interfonctionnelle est responsable de revoir les politiques et les procédés de sûreté de VIA Rail. Le Comité de planification de la sûreté stratégique, qui regroupe des représentants de tous les services et secteurs du réseau ferroviaire voyageurs sous la direction du président, collabore avec les autorités de réglementation et les partenaires de l'industrie des voyages pour améliorer les normes de sûreté de VIA et s'assurer que les meilleurs procédés de sûreté possibles soient mis en œuvre en ce qui concerne les installations et l'exploitation de VIA. Ce Comité a supervisé d'autres améliorations apportées aux pratiques et aux procédés de sûreté de VIA en 2006, à la suite d'une analyse des systèmes de sûreté de l'entreprise accomplie par un consultant externe à la fin de 2005.

Pour continuer de mettre l'accent sur le caractère sécuritaire efficace du rail voyageurs, le conseil d'administration de VIA a approuvé une Politique en matière de sûreté en 2006. De nouvelles normes de sûreté sont actuellement élaborées en ce qui concerne les installations et l'exploitation de VIA, et la Société dans son ensemble.

EXPLOITER UN SERVICE VOYAGEURS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le rail voyageurs est considéré comme l'un des modes de transport public les plus sécuritaires qui soit de nos jours et l'un des plus durables sur le plan de l'environnement. Pour VIA, gérer le rail voyageurs de façon responsable signifie exploiter le service le plus sécuritaire possible tout en réduisant continuellement les conséquences de ce mode de transport sur l'environnement.

La Politique environnementale de VIA engage l'entreprise à exploiter tous les aspects de ses activités d'une manière respectueuse de l'environnement. Cette politique est communiquée à tous les employés et à tous les entrepreneurs, et constitue l'assise du Système de gestion de l'environnement de VIA.

Un nouveau module d'e-Formation expliquant l'engagement environnemental de l'entreprise et encourageant l'application de pratiques de travail « vertes » a été instauré en 2006. Cette formation est soutenue par des efforts déployés de façon constante par le nouveau groupe Gestion intégrée des risques, ainsi que par des groupes d'employés bénévoles connus sous le nom d'« équipes vertes », afin de sensibiliser davantage les gens à l'intérieur et à l'extérieur de la Société à la cause de l'environnement. En 2006, les équipes vertes ont participé à des activités conjointement avec d'autres associations et agences, notamment au Jour de la Terre, à l'événement « En ville, sans ma voiture ! », à la Journée de l'air pur et au Sommet international des jeunes sur le transport urbain durable.

Aller de l'avant
> L'environnement
Structurer activement nos activités de façon à répondre aux besoins de nos clients d'une manière respectueuse de l'environnement.

En 2004, VIA a adopté le Guide d'achats écologiques, qui établit les directives d'achat relatives aux produits et services sans danger pour l'environnement ; au cours des dernières années, la Société a ainsi opté pour le papier recyclé pour ses approvisionnements en serviettes de table et en ce qui concerne une variété de publications, dont les horaires et les bulletins internes. De plus, nous recyclons le plastique, les cannettes, le verre et les journaux trouvés à bord de nos trains et dans nos bureaux à l'échelle du réseau, tandis que les linges endommagés et les vieux uniformes sont employés à d'autres usages ou

recyclés, et les produits ainsi amassés sont remis à diverses œuvres de bienfaisance canadiennes. Cette année, dans un effort visant à réduire la quantité de déchets, VIA a mis en vente une tasse à café réutilisable destinée aux voyageurs.

Un des objectifs premiers de VIA au chapitre de l'environnement est de continuer de réduire ses émissions de gaz à effet de serre en diminuant sa consommation de carburant. VIA a réussi à réduire ses émissions de façon considérable depuis 1990, et ce, tout en accroissant l'ampleur de ses activités. Aujourd'hui, VIA exploite 20 % plus de trains et transporte 18 % plus de voyageurs qu'en 1990, tout en ayant diminué ses émissions de gaz à effet de serre de 15 % au cours de cette période.

En 2006, des améliorations ont été apportées au système de conditionnement d'air des voitures-lits Renaissance et aux fenêtres des locomotives P-42 dans le but d'en augmenter l'efficacité énergétique, ce qui se traduira par un meilleur rendement du carburant. La remise à neuf proposée d'un parc de locomotives âgées de 20 ans et d'un parc de voitures voyageurs âgées de 25 ans entraînera d'autres améliorations sur le plan du rendement du carburant.

En tant que choix de transport, le rail voyageurs est reconnu comme l'une des options les plus respectueuses de l'environnement s'ouvrant aux voyageurs canadiens. En 2004, moins de un pour cent du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada, soit 6 000 kilotonnes d'équivalent CO_2, était attribuable au transport ferroviaire[1]. De ce total, 0,03 pour cent, soit 194 kilotonnes, était attribuable aux activités de VIA.

ÊTRE UN PARTENAIRE AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ MONDIALE

Bien que VIA exerce ses activités au Canada, elle reconnaît que le Canada fait partie d'une collectivité mondiale et que les actions de la Société peuvent avoir des répercussions sur des gens ailleurs dans le monde.

En 2006, VIA est devenue la première grande société de transport du Canada à ne servir que du café certifié équitable à ses clients. Grâce à sa collaboration avec TransFair Canada, un organisme indépendant sans but lucratif de certification se consacrant aux produits équitables, VIA peut garantir que le café servi à bord de ses trains a été cultivé conformément à des normes environnementales strictes, et que les agriculteurs et les travailleurs ayant assuré cette culture ont reçu un montant équitable pour leur produit. VIA espère que cet engagement à soutenir le commerce équitable donnera l'exemple, et contribuera ainsi à améliorer les conditions de vie des agriculteurs et des travailleurs d'autres pays.

VIA a également eu l'occasion de jouer un rôle principal au cours d'échanges d'opinions, d'expertise et de solutions avec la communauté internationale. En effet, en juin 2006, VIA a accueilli la réunion annuelle de l'Union internationale des chemins de fer, qui se tenait pour la première fois à l'extérieur de l'Europe, et a participé au 7e Congrès mondial de la recherche ferroviaire. Toujours en juin, VIA était partenaire du Forum économique international des Amériques. Le thème de ce Forum – Développement et partenariat : du risque à la réussite – englobait une vaste gamme de sujets, dont le développement durable.

Le dialogue international engagé avec les collectivités de partout dans le monde permet à VIA de partager des renseignements propres à l'approche du Canada en ce qui a trait au rail voyageurs, tout en favorisant des discussions ouvertes et approfondies sur les plus importants problèmes économiques, sociaux et culturels auxquels la société est confrontée de nos jours.

1 Source : Inventaire canadien des GES, Environnement Canada, 2004. L'équivalent CO_2 correspond à une quantité donnée de gaz à effet de serre multipliée par son potentiel de réchauffement de la planète. Il s'agit d'une mesure standard pour comparer les niveaux de dommages causés par différents gaz à effet de serre.

Gouvernance d'entreprise

En octobre 2006, le gouvernement du Canada a nommé Monsieur Donald A. Wright au poste de président du conseil d'administration de VIA Rail pour un mandat de trois ans. La nomination d'un titulaire permanent à la présidence du Conseil marque un important pas en avant pour VIA. En outre, la vaste expérience en affaires de Monsieur Wright représente un atout précieux pour la Société qui devra relever de nombreux défis au cours des prochaines années.

La Société et les membres du conseil d'administration, qui se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, ont mis en œuvre un nouveau programme de gouvernance au cours des dernières années, lequel englobe une « matrice de gouvernance » qui décrit clairement les rôles du Conseil en ce qui concerne la planification stratégique et la direction, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière. Les programmes de formation et d'orientation à l'intention des nouveaux membres du Conseil continuent à jouer un rôle important en matière de renforcement de la bonne gouvernance.

En 2006, les membres du Conseil ont collaboré avec un consultant indépendant à l'évaluation des activités du Conseil, notamment la qualité des relations qui existent entre le Conseil, la direction de VIA et le gouvernement fédéral, l'importance qu'accorde le Conseil à la question de la gouvernance ainsi que l'efficacité globale du Conseil. L'exercice a connu un vif succès, car les membres du Conseil en sont venus rapidement à un consensus sur les résultats de l'analyse. Ces résultats aideront d'ailleurs le Conseil à continuer d'assurer le respect des normes les plus rigoureuses en matière de gouvernance pour la Société.

Le Conseil a également terminé l'élaboration d'un nouveau code de conduite pour les administrateurs, que tous les membres ont d'ailleurs signé. Ce code reflète l'esprit et l'objectif de la nouvelle *Loi fédérale sur l'imputabilité*, qui établit de nouvelles normes de transparence et de responsabilisation à l'intention des dirigeants des sociétés d'État.

ÉTHIQUE AU TRAVAIL

En 2005, VIA Rail a mis en œuvre son Code d'éthique destiné à tous ses employés et dirigeants. Le Code d'éthique énonce de manière officielle les valeurs et les pratiques commerciales de VIA. C'est aussi une promesse de servir les Canadiens en suivant les normes les plus élevées sur le plan du comportement éthique et du service à la clientèle. Il traduit le dévouement de la Société en ce qui a trait à la gestion responsable et à la gouvernance, ainsi que sa volonté de maintenir un environnement de travail qui favorise le respect et l'intégrité, et ce, à tous les niveaux hiérarchiques. Une version révisée du module d'e-Formation du Code d'éthique a été rédigée en 2006 à l'intention des employés, et le premier examen annuel quant au respect du Code a été fait à la fin de l'année.

En 2005, VIA a retenu les services d'un agent de conformité indépendant, de tierce partie, pour s'assurer que les employés de VIA sont libres de communiquer leurs préoccupations relatives aux activités de VIA en sachant qu'elles seront reconnues et résolues de façon équitable.

Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2006. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers consolidés présentés aux pages suivantes, ainsi qu'avec L'année en chiffres à la page 1.

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société. La Société a donc consolidé les états financiers du KRC. En 2006, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2 millions de dollars. (Voir note 11 aux états financiers consolidés.)

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

Après avoir enregistré une performance financière exceptionnelle au cours des deux années précédentes, VIA a encore une fois obtenu des résultats financiers impressionnants pour l'exercice 2006. Le bénéfice net dénote une hausse marquée des produits, une volonté généralisée de réduire les coûts, et plusieurs événements uniques. Malgré la pression exercée par l'augmentation des charges d'exploitation et par la turbulence dans les marchés des voyages, la Société a considérablement réduit son déficit d'exploitation net par rapport aux prévisions budgétaires. Le déficit d'exploitation a accusé une légère hausse comparativement à l'année dernière.

VIA a débuté l'année 2006 en sachant que, en l'absence d'autres sources de financement, elle devrait nécessairement compter sur ses ressources internes pour faire face à ses obligations en matière de financement d'exploitation et de financement minimal d'immobilisations pour l'année. Ce défi a pu être relevé grâce à l'accroissement significatif des produits voyageurs par rapport aux résultats de 2005, combiné aux produits provenant de la comptabilisation ponctuelle de gains en capital dans le Fonds de renouvellement des actifs, le portefeuille de placement de VIA. Ainsi, en 2006, les produits totaux ont atteint un niveau record de 297,1 millions de dollars, soit 11,3 millions de dollars (ou 4 %) de plus que prévu au budget, et 7,3 millions de dollars (ou 3 %) de plus qu'en 2005.

Ces produits plus élevés ont été jumelés à des charges d'exploitation inférieures aux prévisions, qui sont attribuables à une gestion prudente des coûts à l'échelle de la Société. Ceci a permis à la Société de terminer son exercice financier avec un déficit d'exploitation de 178,4 millions de dollars. Il s'agit là d'une augmentation de 2,5 millions de dollars (ou 1 %) comparativement à l'année 2005, mais d'une diminution de 14,2 millions de dollars (ou 7 %) par rapport au montant prévu au budget.

Le financement d'exploitation annuel du gouvernement fédéral pour le rail voyageurs s'est situé entre 181 à 154 millions de dollars depuis 1999. Au cours des dernières années, la Société a dû utiliser le Fonds de renouvellement des actifs pour combler l'écart entre le financement d'exploitation public offert et le financement d'exploitation réellement requis. En 2006, grâce à d'importants gains sur dispositions d'investissements et à un contrôle rigoureux des coûts, VIA a pu réduire son déficit de financement, et donc le montant du financement d'exploitation à tirer du Fonds de renouvellement des actifs, à 9,4 millions de dollars. Cette diminution représente une amélioration de 14,2 millions de dollars (ou 60 %) par rapport aux prévisions.

PRODUITS ET ACHALANDAGE

Les produits voyageurs ont continué de s'accroître en 2006, même si la croissance a été quelque peu freinée par un ralentissement de l'achalandage dans un marché des voyages affaibli et très concurrentiel. En début d'année, les habitudes de voyage des Canadiens en hiver ont commencé à changer en faveur de destinations à l'extérieur du pays. Plus tard, face à la hausse des coûts pour les voyages au pays attribuable en partie à la force du dollar canadien, les voyageurs internationaux et en provenance des États-Unis ont commencé à changer leurs destinations vacances, ce qui s'est traduit par un faible taux d'occupation durant les mois d'été.

Pour compenser cette situation et stimuler les voyages intérieurs, VIA s'est donc concentrée sur la gestion du rendement, en rajustant ses tarifs afin qu'ils s'harmonisent mieux à l'état du marché. Au printemps dernier, en s'inspirant des tarifs simplifiés inaugurés en 2005 pour les voyages en classe *Confort*, VIA a instauré un plan tarifaire plus souple pour la classe *VIA 1* dans le Corridor. Le marché a répondu de façon positive à cette initiative, ce qui a engendré une hausse immédiate de l'achalandage, laquelle s'est poursuivie pendant tout le reste de l'année. Dans l'Ouest canadien, le tourisme a également commencé à reprendre de la vigueur au mois d'août, ce qui a permis de combler une partie des pertes qu'a essuyées VIA plus tôt dans l'année au chapitre des longs parcours.

Dans l'ensemble, les produits par voyageur-mille ont grimpé à 30,3 cents, soit près de 6 % de plus qu'en 2005. Le total des produits voyageurs a enregistré une augmentation de 11 millions de dollars par rapport à 2005, pour atteindre 266,6 millions de dollars ; soit une hausse de 4 % qui, bien que substantielle, se situe à 2 % en deçà des objectifs budgétaires. L'achalandage des voyageurs s'est replié légèrement, atteignant 4,1 millions de voyages l'an dernier, tandis que les voyageurs-milles, qui affichaient 874 millions, ont chuté de 1 %. Cette baisse est attribuable à la faible demande pour les longs parcours, et en particulier dans l'Est du Canada où la situation s'est grandement détériorée tout au long de l'année.

La réussite de VIA à maintenir la croissance des produits au cours de l'année 2006 traduit l'importance qu'elle accorde à l'orientation-client, appuyée par l'application créatrice de la technologie qu'elle met au service de ses clients pour mieux communiquer avec eux et leur simplifier la planification des voyages. Comme l'industrie du tourisme se fait de plus en plus présente dans Internet, VIA rehausse actuellement son site Web afin d'attirer tant les consommateurs que les utilisateurs commerciaux. Ainsi, les clients peuvent créer et enregistrer leur profil de voyageur personnalisé et les agents de voyages peuvent faire des réservations directement, plutôt que d'avoir à prendre des arrangements plus coûteux auprès de tiers. À la suite des nouveautés que VIA a introduites en 2006, ses ventes effectuées en ligne se sont accrues pour la cinquième année consécutive. En effet, elles ont grimpé de 30 % pour atteindre près de 90 millions de dollars, ce qui représente environ un tiers des ventes totales.

FRAIS D'EXPLOITATION*

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

En 2006, certains facteurs ponctuels et les efforts concertés à l'échelle de la Société pour réduire les coûts ont joué en faveur des charges d'exploitation totales. Il en est résulté des charges de 3,0 millions de dollars (ou 1 %) inférieures au montant budgétisé. Ainsi, les charges d'exploitation totales n'ont augmenté que de 2 % ou 9,8 millions de dollars par rapport à 2005.

Les charges d'exploitation des trains (en particulier le carburant) et la rémunération ont été les plus importantes causes de l'augmentation des coûts par rapport à 2005. Les effets des prix plus élevés du pétrole ont été considérablement atténués par les techniques de couverture, qui ont protégé la Société du plein impact de ces hausses.

La situation financière changeante qui touche le régime de retraite des employés syndiqués de VIA a aussi eu une incidence sur les charges d'exploitation. Tel que l'exige la *Loi de l'impôt sur le revenu*, la Société n'a pas cotisé au régime de retraite des employés syndiqués pendant un certain nombre d'années. Cependant, compte tenu de la modeste détérioration de la situation financière du régime, VIA a décidé de recommencer à cotiser au régime au cours du deuxième semestre de 2005. Les cotisations que VIA a versées au régime de retraite des employés syndiqués pour la totalité de l'année 2006 se sont élevées à 13,5 millions de dollars, comparativement à 5 millions de dollars pour une partie de l'année 2005.

En 2006, VIA a bénéficié du recouvrement de montants non budgétisés relatifs à des charges antérieures, soit le recouvrement de l'impôt sur le capital de l'année précédente et le recouvrement des coûts liés à un accident qui est survenu en 2005. Ces montants ont servi à réduire les charges d'exploitation de 6,7 millions de dollars pour l'année 2006.

L'accroissement modéré de l'ensemble des charges d'exploitation démontre également les effets du contrôle serré que la Société exerce sur les coûts. VIA a dû faire face à des hausses de prix du carburant, ainsi qu'à des augmentations attribuables à l'inflation au chapitre de la main-d'œuvre, des services publics et d'autres secteurs. Malgré ces pressions, les charges liées à la rémunération et à l'exploitation des trains, y compris le carburant et les frais relatifs aux gares et aux biens, sont inférieures au montant budgétisé en 2006.

Les frais de marketing et de vente ainsi que les coûts liés aux produits à bord des trains se sont avérés plus élevés que l'an passé et supérieurs au montant prévu au budget. La hausse des frais de marketing et de vente s'explique par l'accroissement des dépenses au chapitre de la publicité et de la promotion, qui ont été nécessaires pour faire face à la vive concurrence qui prévalait, en particulier dans le Corridor. En plus de l'inflation, l'accroissement du trafic voyageurs en classe *VIA 1* dans le Corridor a eu pour effet de faire grimper les coûts de livraison des produits, étant donné que la nourriture et les boissons sont incluses dans le prix des billets en première classe.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROIT VARIABLE SONT EXCLUS.

Aucun nouveau financement d'immobilisations ou d'exploitation pour le rail voyageurs n'a été approuvé en 2006. Il a donc été nécessaire de puiser une part significative des produits dans le Fonds de renouvellement des actifs pour combler les déficits de financement d'exploitation et un modeste programme d'immobilisations.

VIA a dépensé 14,5 millions de dollars en immobilisations au cours de 2006, montant entièrement financé au moyen du Fonds de renouvellement des actifs et qui représente 3,5 millions de dollars de moins que prévu. Un peu plus de la moitié des dépenses en immobilisations ont été consacrées à des projets liés au matériel roulant. Parmi ceux-ci, mentionnons les prototypes pour la remise à neuf des locomotives F-40 et des voitures LRC qui serviront de base au futur programme relatif à la remise à neuf de ces deux parcs. Le solde des montants affectés aux dépenses en immobilisations pour l'exercice 2006 a été investi principalement dans des projets de technologie de l'information (26 %) et dans des projets de modernisation des gares (19 %).

VIA reportera en 2007 les fonds d'immobilisations non utilisés de 3,5 millions de dollars en vue d'assurer le financement différé des dépenses de 2006, ainsi que des nouveaux projets d'immobilisations.

PONCTUALITÉ

Pour une deuxième année consécutive, la ponctualité a marqué des progrès en 2006. La ponctualité globale a atteint 84 % en 2006, soit une amélioration de 3 points de pourcentage par rapport à 2005.

VIA surveille les minutes de retard et fait une distinction entre celles qui sont causées par ses propres activités et celles qui sont attribuables aux propriétaires de l'infrastructure ou à des tiers. La Société a réduit de façon significative les retards sur lesquels elle exerce un contrôle direct. En 2006, les retards causés par la maintenance du matériel roulant dans le corridor Québec-Windsor ont diminué de 28 % comparativement à 2005, et les voyageurs ont connu moins d'interruptions de service liées à des défaillances mécaniques. En outre, les efforts déployés par les équipes de VIA affectées aux services Expérience-client et Exploitation ont permis de réduire de 13 % les minutes de retard d'origine non mécanique par rapport à 2005.

Le service transcontinental de l'Ouest s'est amélioré sur le plan des minutes de retard, qui ont diminué de 15 % par rapport à 2005 grâce à une collaboration étroite avec d'autres compagnies de chemin de fer pour contrôler les effets, sur le service des trains voyageurs, de la congestion entraînée par un plus grand nombre de trains de marchandises.

La ponctualité globale liée au service transcontinental de l'Est s'est améliorée de 15 points de pourcentage depuis 2005, pour atteindre 74 %. Les minutes de retard se sont améliorées de 38 %; cette amélioration est attribuable en grande partie aux conditions météorologiques favorables, aux restrictions de vitesse moins fréquentes et au trafic marchandises moins dense. C'est dans la moitié est du corridor (entre Toronto et Québec) que le meilleur taux de ponctualité a été atteint, soit 90 %.

Toutefois, cette constante amélioration camoufle le fait qu'en 2005, VIA a ajouté des minutes à ses horaires du Corridor pour tenir compte des programmes de travaux de réfection des voies. La prolongation des trajets peut nuire à la satisfaction et à la fidélité de la clientèle dans la région la plus achalandée que dessert VIA, là où la durée des trajets est un facteur important pour les voyageurs. Le ralentissement des trains et les problèmes de ponctualité posent un sérieux défi à VIA qui doit faire face à la concurrence des autres moyens de transport.

PERSPECTIVES POUR 2007

Le plan *Aller de l'avant* de VIA, qui est principalement centré sur le client, a permis d'adapter le service de rail voyageurs national aux situations changeantes du marché et d'obtenir d'excellents résultats financiers au cours des trois dernières années. Comme VIA entend s'assurer d'une solide performance financière en 2007, elle continuera à mettre l'accent sur l'orientation-client et s'efforcera d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service, non seulement en anticipant les besoins de sa clientèle, mais en répondant à leurs attentes et en les dépassant.

La réussite de VIA dépendra de sa capacité de répondre aux demandes changeantes du marché, en particulier dans le centre et l'est du Canada, régions où le marché volatil se caractérise par une vive concurrence en matière de prix. En 2007, la clé de la croissance des produits résidera dans les marchés de tourisme nationaux. La Commission canadienne du tourisme et le Conference Board du Canada prévoient une légère augmentation au chapitre des voyages intérieurs, en particulier pour les voyages d'affaires, alors que la demande des marchés touristiques américains et internationaux continuera d'être faible, avec une baisse du nombre de voyageurs en provenance des États-Unis.

Afin de pouvoir relever de tels défis, VIA entend améliorer davantage ses services, ses stratégies de marketing et d'établissement des prix, tout en s'assurant de demeurer à l'écoute des besoins de sa clientèle et à l'affût des occasions de croissance.

La restructuration de la Société entreprise en 2006, qui touche tous les aspects liés à la planification des services, au développement, au marketing et à la prestation de services, et qui vise à rehausser la valeur de ses services auprès de la clientèle, fournira le cadre idéal pour redynamiser tous les secteurs de la Société en 2007. De nouvelles équipes et des idées novatrices contribueront à l'assainissement des ressources, et favoriseront l'élaboration de nouveaux produits et de services par les équipes en place. La créativité et la souplesse seront des aspects essentiels pour assurer que VIA continue d'offrir une qualité de service adéquate et la meilleure valeur possible aux voyageurs canadiens.

Au même moment, VIA devra continuer à lutter contre la hausse des coûts. Grâce à un contrôle rigoureux des coûts, la Société pourra continuer à réduire les dépenses. En outre, pour augmenter sa productivité, VIA concentrera ses efforts sur le perfectionnement des compétences de son personnel, sur la conception d'applications technologiques novatrices et sur l'exploitation de nouvelles initiatives entrepreneuriales, et ce, afin de rehausser davantage le niveau d'autosuffisance de la Société.

En l'absence d'investissements consacrés à la révision générale du matériel roulant et à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire et des autres biens, la satisfaction de la clientèle et l'achalandage risqueraient grandement de se dégrader. Un tel risque demeure la principale préoccupation de VIA Rail en 2007. La Société collabore étroitement avec le gouvernement du Canada à l'élaboration d'un plan qui tienne compte des futurs besoins du rail voyageurs en matière de financement d'exploitation et de financement d'immobilisations. Ce plan permettra au service national de transport ferroviaire voyageurs de continuer à répondre aux besoins des Canadiens dans les années à venir.

États financiers consolidés

Déclaration de responsabilité de la direction

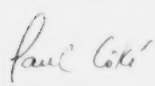
EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2006

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l.. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., ont vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers consolidés.

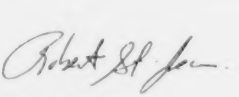
Le Comité de la vérification et des risques du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,



Paul Côté

Le chef, Services financiers et administration,



Robert St-Jean

MONTRÉAL, CANADA
LE 8 FÉVRIER 2007

Rapport des vérificateurs

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

Nous avons vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2006 et les états consolidés des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Comptables Agréés

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Vérificatrice générale du Canada

MONTRÉAL, CANADA
LE 8 FÉVRIER 2007

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE

	2006	2005
Actif à court terme		
Trésorerie	4 250 $	2 621 $
Comptes à recevoir	5 805	6 723
Autres créances à recevoir, frais payés d'avance et autre	2 080	1 514
Instruments financiers dérivés	5 759	5 678
Stocks	19 968	16 105
Fonds de renouvellement des actifs	22 000	37 700
	59 862	70 341
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles	533 123	571 012
Fonds de renouvellement des actifs	55 141	68 489
Actif au titre des prestations constituées	230 878	177 245
Instruments financiers dérivés	1 206	6 587
Autres	220	986
	820 568	824 319
	880 430 $	894 660 $
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	94 687 $	99 207 $
Produits reportés	11 524	9 473
	106 211	108 680
Passif à long terme		
Passif au titre des prestations constituées	24 477	21 805
Passifs d'impôts futurs	35 871	35 408
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	2 292	2 639
Autres	778	568
	63 418	60 420
Financement en capital reporté	530 242	578 733
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 963	4 963
Bénéfices non répartis	166 296	132 564
	180 559	146 827
	880 430 $	894 660 $

Engagements et éventualités (Notes 10 et 16 respectivement) — Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

Au nom du Conseil,

Kenneth Savage, CA, CFP
Administrateur et président du Comité de la vérification et des risques

Donald A. Wright
Administrateur et président du Conseil

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

	2006		2005	
Produits				
Voyageurs	**266 609**	**$**	255 593	$
Revenus de placements	**17 987**		22 017	
Autres	**13 219**		12 150	
	297 815		289 760	
Charges				
Rémunération et avantages sociaux	**213 877**		210 825	
Exploitation des trains et carburant	**118 033**		97 091	
Gares et autres immeubles	**28 533**		27 818	
Marketing et ventes	**28 398**		27 120	
Matériel de maintenance	**23 551**		23 964	
Fournitures à bord des trains	**17 969**		17 359	
Taxes d'exploitation	**6 159**		11 394	
Avantages sociaux futurs	**(29 594)**		(14 043)	
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	**58 956**		59 599	
Autres	**22 590**		31 025	
	488 472		492 152	
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	**190 657**		202 392	
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**169 001**		169 001	
Amortissement du financement en capital reporté	**55 851**		57 633	
Bénéfices avant impôts	**34 195**		24 242	
Impôts sur les bénéfices	**463**		1 983	
Bénéfice net de l'exercice	**33 732**		22 259	
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**132 564**		110 305	
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**166 296**	**$**	132 564	$

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

	2006	2005
Activités d'exploitation		
Bénéfice net de l'exercice	**33 732 $**	22 259 $
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	**58 956**	59 336
Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	**347**	610
Gains sur cessions des investissements du fonds de renouvellement des actifs	**(13 645)**	(7 073)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du fonds de renouvellement des actifs	**23**	187
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	**(347)**	(347)
Amortissement du financement en capital reporté	**(55 851)**	(57 633)
Impôts futurs	**463**	1 576
Pertes (gains) non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	**4 429**	(5 827)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	**(5 326)**	13 720
Fluctuation des autres actifs à long terme	**766**	3 766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	**(53 633)**	(31 317)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	**2 672**	2 460
Fluctuation des autres passifs à long terme	**427**	(67)
	(26 987)	1 650
Activités de financement		
Financement en capital	**7 360**	700
	7 360	700
Activités d'investissement		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	**(636 575)**	(307 660)
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	**679 245**	319 063
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(22 012)**	(21 198)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	**598**	252
	21 256	(9 543)
Trésorerie		
Augmentation (diminution) de l'exercice	**1 629**	(7 193)
Solde au début de l'exercice	**2 621**	9 814
Solde à la fin de l'exercice	**4 250 $**	2 621 $
Représenté par :		
Encaisse	**393 $**	126 $
Placements à court terme, 4,30 %, échéant en janvier 2007 (2005 : 3,28 %)	**3 857**	2 495
	4 250 $	2 621 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés

Notes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2006

1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

A ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC 15), les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC 15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV (entité détentrice de droits variables) s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des revenus résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement enregistrer l'ensemble des actifs, des passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 11). La Société révise le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux ententes contractuelles.

B FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

C TRÉSORERIE

La trésorerie comprend des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

D FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

E CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

F CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

G STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

H IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	2 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

I IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer

ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats pour la période qui comprend la date d'entrée en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

J CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

K AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1er janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 11 ans à ce moment.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon

la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

L INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tel que des contrats de swap, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan consolidé à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivé, la juste valeur est constatée dans le bilan consolidé en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus et autres passifs à long terme.

M INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

N PROGRAMME VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme VIA Préférence, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages – récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

O OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

3. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2006			2005		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	**5,7**	**-**	**5,7**	5,0	-	5,0
Matériel roulant	**772,0**	**448,5**	**323,5**	746,9	413,4	333,5
Immeubles de maintenance	**181,8**	**133,0**	**48,8**	181,8	124,6	57,2
Gares et installations	**45,1**	**28,6**	**16,5**	44,2	26,6	17,6
Améliorations de l'infrastructure	**147,8**	**53,9**	**93,9**	141,4	50,1	91,3
Améliorations locatives	**114,2**	**90,2**	**24,0**	113,0	87,4	25,6
Machinerie et équipement	**35,5**	**29,5**	**6,0**	34,2	28,5	5,7
Systèmes informatiques	**46,2**	**43,0**	**3,2**	44,1	39,9	4,2
Autres immobilisations corporelles	**20,4**	**19,4**	**1,0**	20,2	19,3	0,9
	1 368,7	**846,1**	**522,6**	1 330,8	789,8	541,0
Projets en voie de réalisation			**10,1**			28,7
Immobilisations corporelles mises hors service			**0,4**			1,3
			533,1			571,0

Au 31 décembre 2006, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 4,0 millions de dollars (2005 : 23,4 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 4,7 millions de dollars (2005 : 3,1 millions de dollars).

4. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvé mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

	2006		2005	
	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ
Obligations du gouvernement du Canada	-	-	18,2	25,0
Autres obligations et débentures canadiennes	-	-	16,1	17,6
Participation dans un fonds mutuel d'actions	-	-	58,4	61,7
Encaisse et placements à court terme	**77,1**	**77,1**	13,5	13,5
	77,1	**77,1**	106,2	117,8
Retraits anticipés	**22,0**		37,7	
Portion long terme	**55,1**		68,5	

En 2006, le Conseil du Trésor a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer 9,4 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2006 et les dépenses en immobilisations corporelles de 14,5 millions de dollars de 2006.

La partie court terme du fonds de renouvellement des actifs représente le montant que la Société prévoit retirer du fonds en 2007 pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débentures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2006 était de 4,38 % (2005 : 5,10 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2006 était de un mois (2005 : 7 ans).

La juste valeur des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan consolidé.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 21 fonds du marché monétaire à court terme affichant la cote « R 1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

5. COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2006	2005
Frais courus	**27,8**	31,9
Salaires à payer et courus	**31,9**	31,7
Comptes fournisseurs	**25,5**	25,0
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	**8,2**	7,6
Instruments financiers dérivés	**0,5**	1,2
Passif à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	**0,6**	1,7
Autres	**0,2**	0,1
	94,7	99,2

6. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs ont été effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisés a été effectuée en date du 31 juillet 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 août 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 août 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 1er janvier 2004. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 1er janvier 2007, seront disponibles en septembre 2007.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2004. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2007, seront disponibles en juin 2008.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2006.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2006	2005	**2006**	2005
Obligations au titre des prestations constituées :				
Solde au début de l'exercice	**1 511,4**	1 351,6	**29,8**	27,5
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**26,0**	20,0	**4,7**	4,5
Cotisations des salariés	**9,6**	9,8	**-**	-
Intérêts débiteurs	**74,8**	76,3	**1,5**	1,6
Prestations versées	**(90,0)**	(79,8)	**(6,0)**	(5,8)
Transfert net	**0,2**	-	**-**	-
Prestations de cessation spéciales	**-**	1,8	**-**	0,1
Pertes actuarielles	**0,8**	131,7	**(0,3)**	1,9
Solde à la fin de l'exercice	**1 532,8**	1 511,4	**29,7**	29,8
Juste valeur des actifs des régimes :				
Solde au début de l'exercice	**1 659,0**	1 465,2	**-**	-
Rendement réel des actifs des régimes	**183,3**	256,3	**-**	-
Cotisations de l'employeur	**15,1**	7,5	**6,0**	5,8
Cotisations des salariés	**9,6**	9,8	**-**	-
Transfert net	**0,2**	-	**-**	-
Prestations versées	**(90,0)**	(79,8)	**(6,0)**	(5,8)
Solde à la fin de l'exercice	**1 777,2**	1 659,0	**-**	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

CATÉGORIES D'ACTIF :	2006	2005
Titres de participation (marché public)	**57,3%**	57,2%
Titres à revenu fixe (marché public)	**32,6%**	34,1%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	**10,0%**	7,5%
Immobilier	**0,1%**	1,2%
	100,0%	100,0%

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2006	2005	**2006**	2005
Rapprochement de la situation de capitalisation :				
Juste valeur des actifs des régimes	**1 777,2**	1 659,0	-	-
Obligation au titre des prestations constituées	**1 532,8**	1 511,4	**29,7**	29,8
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	**244,4**	147,6	**(29,7)**	(29,8)
Perte actuarielle nette non amortie	**201,7**	276,8	**1,2**	1,6
Coût non amorti des services passés	**2,7**	3,1	**0,5**	0,5
Obligation (actif) transitoire non amortie	**(217,9)**	(250,3)	**4,3**	6,8
	230,9	177,2	**(23,7)**	(20,9)
Passif à long terme des frais de réorganisation	-	-	**(0,8)**	(0,9)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**230,9**	177,2	**(24,5)**	(21,8)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2006	2005	**2006**	2005
Composantes des coûts de l'exercice constatés au titre des prestations déterminées				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**26,0**	20,0	**4,7**	4,5
Intérêts débiteurs	**74,8**	76,3	**1,5**	1,6
Rendement réel des actifs des régimes	**(183,3)**	(256,3)	**-**	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	**0,8**	131,7	**(0,3)**	1,9
Prestations de cessation spéciales	**-**	1,8	**-**	0,1
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	**(81,7)**	(26,5)	**5,9**	8,1
Ajustement visant à prendre en compte la nature à long terme du coût des avantages sociaux futurs :				
Écart entre :				
• le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	**66,1**	153,1	**-**	-
• le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	**9,0**	(118,2)	**0,4**	(1,9)
• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	**0,4**	0,4	**0,1**	0,1
• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	**(32,4)**	(32,5)	**2,4**	2,4
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	**(38,6)**	(23,7)	**8,8**	8,7

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis inclue le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation de 0,1 million de dollars (2005 - 1,0 million de dollars).

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2006	2005	**2006**	2005
Moyenne pondérée des principales hypothèses :				
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**5,00%**	5,00%	**5,00%**	5,00%
Taux de croissance de la rémunération	**3,25%**	3,25%	**3,25%**	3,25%
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**5,00%**	5,75%	**5,00%**	5,75%
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	**7,25%**	7,25%	-	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,25%**	3,25%	**3,25%**	3,25%
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	**5,88%**	6,50%
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	**3,37%**	3,37%
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	**2011**	2011

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2006.

	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	19	(18)
Obligation au titre des prestations constituées	235	(210)

7 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

	2006	2005
Impôts sur les bénéfices	-	0,4
Impôts futurs	**0,5**	1,6
Impôts sur les bénéfices de la société	**0,5**	2,0

L'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,4 % (2005 : 32,3 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

	2006	2005
Impôts calculé – taux réglementaires	**11,0**	7,8
Écarts permanents		
Impôt des grandes sociétés	-	0,4
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables	**(2,2)**	(3,5)
Partie non imposable des dividendes reçus	-	(0,2)
Redressement des actifs et passifs d'impôts futurs de l'entreprise en raison des modifications apportées aux lois fiscales et aux taux d'imposition	**(3,9)**	
Reconnaissance d'avantages fiscaux qui n'étaient pas reconnus auparavant	**(4,4)**	(2,7)
Autres	-	0,2
	0,5	2,0

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt. Les composantes importantes des actifs et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

	2006	2005
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	**(19,2)**	(18,2)
Éventualités, autres passifs et montants nets	**(4,0)**	(5,0)
Passif au titre des prestations constituées	**(7,6)**	(7,1)
Pertes fiscales reportées	**(11,9)**	(6,9)
	(42,7)	(37,2)
Moins la provision pour moins-value	**7,8**	12,2
	(34,9)	(25,0)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	**68,8**	58,5
Gains non réalisés relié aux instruments financiers dérivés	**2,0**	1,9
	70,8	60,4
Passifs d'impôts futurs net	**35,9**	35,4

La Société a 40,8 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

2007	**2,2**
2008	**4,0**
2010	**0,7**
2014	**3,3**
2015	**12,0**
2026	**18,6**
	40,8

8. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente la portion non-amortie du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

	2006	2005
Solde au début de l'exercice	**578,7**	635,6
Financement en capital reporté consolidé de Keewatin Railway Co.	**7,3**	
Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	-	0,7
Amortissement du financement en capital reporté	**(55,8)**	(57,6)
Solde à la fin de l'exercice	**530,2**	578,7

9. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Au 31 décembre 2006 et 2005, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

10. ENGAGEMENTS

A Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des infrastructures et à du matériel informatique sont les suivants :

2007	**17,5**
2008	**18,3**
2009	**11,7**
2010	**8,3**
2011	**8,3**
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	**166,8**
	230,9

B Au 31 décembre 2006, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 5,6 millions de dollars (2005 : 5,7 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicités ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant.

C La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D La Société a émise des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 17,7 millions de dollars (2005 : 19,9 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

11. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation et augmentera possiblement l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2006, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 2 millions de dollars.

Pour l'année se terminant le 31 décembre 2006, la KRC a reçu 7,4 millions de dollars sous forme de financement en capital reporté. Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 7,9 millions de dollars provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et bancaires sous-jacents de la Société.

12. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les différents instruments financiers dérivés que la Société utilise, on retrouve les contrats de swap, qui concernent soit des produits ou des swaps liés au prix d'un produit où les parties échangent des paiements au comptant en se fondant sur les fluctuations du prix du produit (mazout domestique), ou sur un indice du marché, tout en fixant le prix qu'elles paient en réalité pour le carburant. La Société a également fait appel à des options d'achat qui lui donnent le droit et non l'obligation d'acheter un contrat à terme à un prix déterminé pendant un certain temps contre un acquittement de prime. Ce contrat oblige le vendeur de l'option à vendre le contrat à terme sous jacent au prix désigné si cette option est exercée à ce prix. Ces options d'achat ne peuvent plus être exercées si le prix du produit dépasse un seuil de déclenchement après une période de temps donnée. Les contrats de change à terme et les contrats à terme sur devises représentent des ententes contractuelles pour acheter ou pour vendre des dollars américains à un prix précisé et à une date future convenue.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2006	2005
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	1,560	2 016	-	572
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	0,818	4 536	-	5 098
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	0,800	4 536	**5 036**	5 085
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,498	2 016	**648**	743
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,780	1 008	**2**	64
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,860	1 008	**39**	-
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,799	1 008	**105**	**
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,457	2 016	**952**	690
				6 782	12 252

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2005.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2006	2005
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,148	824	**-**	8
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,148	1,794	**20**	-
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,147	1,859	**22**	5
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,142	1,885	**31**	-
Opération de change	Mensuelle en 2008	1,110	2,936	**110**	-
				183	13
				6 965	12 265

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2006	2005
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,290	2 117	**-**	(273)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,277	357	**-**	(42)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,189	5 999	**-**	(182)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,170	3 730	**-**	(46)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,181	4 098	**-**	(94)
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,179	9 369	**(178)**	(254)
				(178)	(891)

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2006	2005
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	2,033	2 016	-	(507)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2006	1,850	2 016	-	(91)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,844	1 008	**(71)**	(6)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,870	1 008	**(101)**	-
Pétrole brut – swap	31 déc. 2007	1,996	1 008	**(244)**	-
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,799	1 008	**	(10)
Pétrole brut – swap	31 déc. 2008	1,945	1 008	**(53)**	-
				(469)	(614)

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2006.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIER DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
					2006	2005
Pétrole brut – Option d'achat	31 déc. 2006	1,065	1,450	2 520	-	(13)
					(647)	(1 518)

Au 31 décembre 2006, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 7,0 millions de dollars (2005 : 12,3 millions de dollars). De cette somme, 5,8 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2005 : 5,7 millions de dollars) et 1,2 millions de dollars comme des actifs à long terme (2005 : 6,6 millions de dollars). Du solde négatif de 0,6 million de dollars (2005 : 1,5 million de dollars), 0,5 million de dollars (2005 : 1,2 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,1 million de dollars (2005 : 0,3 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent une perte réalisée et non-réalisée nettes de 0,1 millions de dollars (2005 : gain net de 13,5 millions de dollars) provenant des instruments financiers dérivés.

La Société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la Société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

13. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception des instruments financiers dérivés, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autre que celle déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

15. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,6 million de dollars (2005 : 1,0 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2006. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,5 million de dollars (2005 : 1,0 millions de dollars) dans l'état consolidé des résultats et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires.

16. ÉVENTUALITÉS

A Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OCT a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. La Cour suprême du Canada a entendu la cause le 19 mai, 2006. Nous somme en attente de la décision.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La Société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers consolidés pour des modifications importantes de ces voitures.

B La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans les états financiers consolidés.

C Les activités de l'entreprise sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination du sol, ainsi que la gestion et le déclassement des réservoirs de stockage souterrains et en surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de l'entreprise, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses établissements et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux qui s'y rattachent. Les établissements et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été prises, au besoin, dans le but d'éradiquer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses propriétés dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les propriétés qui risquent d'être contaminées, ou les activités ou les propriétés qui peuvent causer une contamination, sont prises en main sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action dépendant de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables. Au 31 décembre 2006, la Société croit qu'aucune provision environnementale n'est nécessaire.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentiellement associées aux propriétés pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de responsabilités supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur des telles responsabilités et les coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'à la maîtrise de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs établissements;

ii) L'absence de demandes de tiers relativement aux sites particuliers;

iii) L'éventualité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et de l'élaboration de nouvelles technologies de décontamination, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;

iv) La capacité de recouvrer les coûts des tiers relativement aux sites particuliers;
v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs importants ou des frais liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces frais n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les frais associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'année dans laquelle ils seront connus.

D Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

17. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient à la signature du contrat initial de location-exploitation, ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif reconnu aux états financiers consolidés.

18. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers consolidés de 2006.

Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2006

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul Côté
Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Michel Crête
Montréal (Québec)

Steven Cummings
Montréal (Québec)

Angela Ferrante
Toronto (Ontario)

Paul Fraser
Surrey (Colombie-Britannique)

Jean-Louis Hamel
Montréal (Québec)

Wendy Kelly
Regina (Saskatchewan)

Margaret MacInnis
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Lore Mirwaldt
Winnipeg (Manitoba)

Donald Pettit
Vancouver (Colombie-Britannique)

Timothy Reid
Toronto (Ontario)

Charles Ross
London (Ontario)

Kenneth Savage, CA, CFP
Fredericton (Nouveau-Brunswick)

Paul G. Smith
Calgary (Alberta)

Louis Tremblay
Cornwall (Ontario)

Donald A. Wright
Président du conseil
Toronto (Ontario)

*Le Conseil d'administration souhaite remercier **James J. Smith**, membre sortant, pour sa contribution importante.*

DIRIGEANTS

Paul Côté
Président et chef de la direction

Steve Del Bosco
Chef, Orientation-client

Christena Keon Sirsly
Chef de la stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay
Avocate générale et secrétaire

John Marginson
Chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault
Chef, Capital humain

Robert St-Jean, CA
Chef, Services financiers et administration

***Donald A. Wright, président du conseil,** est membre ex-officio de chacun des Comités du conseil.*

***Paul Côté, président et chef de la direction,** est membre ex-officio de chacun des Comités du conseil sauf le Comité de la vérification et des risques.*

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Kenneth Savage, CA, CFP, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Louis Tremblay

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente
Michel Crête
Margaret MacInnis
Lore Mirwaldt
Donald Pettit
Timothy Reid

Comité des placements

Paul Fraser, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Paul G. Smith

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président
Angela Ferrante
Wendy Kelly
Margaret MacInnis
Lore Mirwaldt
Charles Ross

Comité de la planification et des finances

Vacant, président
Michel Crête
Paul Fraser
Wendy Kelly
Timothy Reid
Charles Ross
Kenneth Savage, CA, CFP
Paul G. Smith
Louis Tremblay

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec
3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6

416 956-7600

Ouest
146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3

204 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (C.-B.)
V6A 2C7

604 640-3700

www.viarail.ca

Photos : Caroline Bergeron, sauf pages 4, 6, 14 (à gauche) et 35 (en bas, au centre), Marc Dussault, page 3 (en haut, à droite), 19, et 35 (en haut à droite), Jeff Chiang, page 35 (en haut, au centre) Roger Aziz

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leurs visages à ce rapport annuel

MC Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design : Sextans Impression : Gibraltar